ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 014 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** **Cena 30 gr.**

Nr. 31-32. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 26 sierpnia 1927 r. | **Ogólnego zbioru Nr. 185**



Fragment ze Stoczni Gdańskiej. Krany pływające.

Z przyczyn od Redakcji i Wydawnictwa niezależnych numer 31-y „Żeglarza Polskiego" nie mógł się ukazać we właściwym czasie, wobec czego numer niniejszy ukazuje się jako podwójny.

Nowy dział w „Żeglarzu Polskim".

Uwzględniając doniosłe znaczenie ruchu t. zw. ładunku mieszanego, czyli drobnicy, w ruchu portowym figurującego również jako „towar" bez oznaczenia jego rodzaju, rozpoczynamy od niniejszego numeru notowania ruchu statków z drobnicą. Na razie notujemy same statki bez podania rodzajów zbiorowego ładunku, których bywa przeważnie kilkadziesiąt. Z rozwojem dalszym pisma będziemy powiększać stopniowo ten dział, prosząc Szanownych Czytelników o uwagi i życzenia co do jego układu i treści.

KOMPASY okrętowe,

hełmy i naktouzy, pelingatory, części zapasowe do logów mechanicznych itp. okazyjnie do sprzedania.

Gdynia,
budynek Wydziału Morskiego, I. p

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

CZĘŚĆ PIERWSZA.

Wykorzystanie portów morskich mianowicie dla ruchu węglowego i dostęp wewnętrzny do tych portów.

a. Gdynia (dokończenie).

W przyszłości węgiel, który się będzie opuszczał ku morzu szkutami rzecznemi nie będzie mógł normalnie przybywać aż do Gdyni. Wyjątkowo korzystając z dobrej pogody załadowane szkuty będą mogły w letnim sezonie ryzykować dojścia aż do Gdyni.

Ich ładunek mógłby wówczas zostać przeładowany na statek morski, — czy to przy pomocy kranów pływających, czy to środkami przeładunkowemi statku morskiego, czy też korzystając z kranów mostowych, jeśli wysięg ich części opuszczanej poza krawędź nabrzeża jest wystarczający.

(Przyp. red. Wysięg części opuszczanej wynosi 16 metrów, co starczy przy przeładowaniu węgla, zwłaszcza jeśli szkuta węglowa stanie między nabrzeżem a statkiem morskim).

b. Gdańsk.

W czasie gdy Gdańsk należał do Niemiec port jego, chociaż poczynił od roku 1890 prawidłowe postępy, nie stał się portem morskim pierwszego rzędu z przyczyn z jednej strony uszczuplenia swego hinterlandu, wywołanego przez politykę ekonomiczną Rosji, która utrzymywała Wisłę w stanie dzikim i popierała wywóz przez porty własne: Windawę, Lipawę, Rygę, a z innej strony taryfy kolejowę niemieckie tendencyjnie popierały Szczecin i Królewiec na niekorzyść Gdańska. Obecnie rozwój normalny portu nie jest niczem zahamowany.

Roboty obecnie wykonywane, są dobrze pomyślane i ułatwiają ruch towarowy. Jednakże to samo co powiedzieliśmy o środkach przeładunkowych i sieci kolejowej w rozwoju Gdyni stosuje się również do Gdańska.

Ten ostatni port zajmuje korzystne położenie przy ujściu Wisły i jest faworyzowany przez łączność wodną z wielką rzeką polską. Dobrze jest również zaopatrzony w połączenia kolejowe i powinien stać się stolicą morską coraz więcej kwitnącą.

Bogactwo Polski, rozwój jej ruchu handlowego, — jak wodą, tak też kolejami, winny podnieść odpowiednio również ruch handlowy portu gdańskiego i dobrobyt Wolnego Miasta. Większość ruchu towarowego Polski, który się w przyszłości rozwinie będzie się koncentrował na zespole, który tworzą porty Gdańska i Gdyni. Perspektywy wzrostu ruchu są zresztą tak wielkie, że niema co się obawiać, że stworzenie portu Gdyni zaszachuje dobrobyt Gdańska i polski ruch towarowy, rozwijając się, może się rozdzielić na te dwa porty bez tego, ażeby ten podział zahamował pod jakimkolwiek względem ich rozwój.

Wartoby może podkreślić na końcu względem portu gdańskiego, że opłaty portowe i opłaty za użycie środków portowych musiałyby uwzględniać swą wysokość od faktycznie okazanej pomocy w przeładunku i wartości towaru.

c. Tczew.

Podczas naszego pobytu w Tczewie niektóre osoby miejscowe przedłożyły nam obszerne projekty przekształcenia Tczewa na port dostępny dla statków o dużym tonażu, ażeby zwiększyć znaczenie eksportu węgla przez ten port.

Projekty te w szczególny sposób zatrzymały na sobie naszą uwagę.

Dwa rozwiązania są przewidywane: z jednej strony stworzenie kanału morskiego łączącego Tczew z morzem, z innej strony uregulowanie ławicy ujściowej Wisły z tem ażeby pozwolić parowcom towarowym przybijać do przystani urządzonych na rzece.

Stworzenie kanału morskiego niezależnego od Wisły nie przedstawia, oczywiście, nieprzezwyciężonych technicznych trudności, lecz ze względu na rozmiar istniejących potrzeb wydatek byłby za wielki. Zresztą z punktu widzenia ekonomicznego przykłady kanału morskiego Brukseli i kanału morskiego Brugji mało są zachęcające, gdyż ruch portu Brukseli i portu Brugji pozostał bardzo słaby. *).

Regulacja ławicy ujściowej przedstawia warunki wyjątkowo niekorzystne, Wisła wpada do morza wgłębi zatoki Gdańskiej na wybrzeżu nieprzepłukiwanym prądem brzegowym, ani panującemi wiatrami, od których jest ona chroniona półwyspem Hel, który osłania Gdynię.

Również namywy aluwjalne, z których się składa ławica, gromadzą się w masach dokładnie symetrycznych do prądu rzeki.

Z innej strony pochyłość dna przybrzeżnego jest nieznaczna. Głębokość 20-o metrowa jest na odległości wielu kilometrów od linji brzegu. **).

Nie dysponujemy danemi niezbędnemi na to, ażeby radzić co do kierunku budowy tam, któreby objęły ławicę, lecz przy każdym rozwiązaniu, czy przez budowę dwu równoległych moli, jak w Sulinie na Dunaju, w Hoek Van Holland na Mozie, w Mehedya na Sebou, czy przez budowę jednego jedynego mola wklęsłego jak doradza inżynier amerykański Ripley, w każdym razie ujęcie baru w mola wymagałoby wysokich kosztów budowy i znacznych kosztów utrzymania, a mianowicie dragowania.

Uwzględniając istniejące potrzeby nie zalecalibyśmy wykonania robót potrzebnych dla uprzystępnienia Tczewa dla wielkich parowców towarowych.

Nie znaczy to, że się nie należy interesować Tczewem. Sądzimy, że winno się dążyć do utrzymania w Tczewie portu małej żeglugi, nawiedzanego przez lichtugi morskie i przez małe parowce towarowe Bałtyku po 300 do 600 ton nośności, które częste są w portach skandynawskich i rosyjskich.

Flota ta, jednostek mniejszego tonażu, może się podjąć przewozów bardzo pożytecznych, które bardzo korzystnie byłoby rozwinąć, lecz bez tego ażeby czynić Tczew dostępnym dla statków średniego tonażu.

Jeśli przystanie, obecnie istniejące w Tczewie, położone powyżej mostu, staną się niewystarczającemi, można by łatwo je rozwinąć rozbudowując lewy brzeg na kilkaset metrów poniżej mostu, wzdłuż wklęsłego brzegu, który się znajduje w tem miejscu.

W każdym razie roboty te są o potrzebach czysto lokalnych ***) i winny być wykonane z bardzo szerokim udziałem zainteresowanych.

Uwagi poczynione z powodu opłat w Gdyni dotyczą również Tczewa.

*) Z dziwnem zaślepieniem członkowie komisji pomijają właściwe przykłady, jak Gandawa, Amsterdam, a nawet Roterdam, przytaczając jedynie porty o znaczeniu lokalnem. Red.

**) Leży ona tu bliżej aniżeli przed Gdańskiem. Izobata 8 m. leży w niewielkiej odległości od brzegu, a dlaczego komisja przytacza izobatę 20-metrową, pozostaje oczywiście zagadką. Red.

***) Rzeczywistość już obaliła wszystkie powyższe twierdzenia komisji, jawnie tendencyjne na niekorzyść Tczewa. Red.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Statek szkolny „Lwów" po 32 dniach żeglugi z Gdyni przybył w dniu 21 bm. do portu Funchal na wyspie Madera.

Po kilkudniowym postoju „Lwów" uda się w dalszą drogę i w zależności od warunków prawdopodobnie zawinie na jedną z wysp Kanaryjskich i Azorskich.

Powiększenie polskiej floty handlowej. Koncern węglowy Robur, z inicjatywy którego powstało tow. transportowe Polsko - Skandynawskie, eksportujące węgiel przez Gdańsk i Gdynię, przystąpił już na mocy specjalnej umowy z Rządem do stworzenia własnego taboru statków morskich. Jako pierwszy wymienić należy parowiec Robur 575 ton rej. netto, o nośności 1500 ton, który jeszcze kursuje pod banderą szwedzką, aż do załatwienia pewnych

formalności. Jako drugi wchodzi pod polską banderę parowiec, przyjmowany obecnie w Londynie o nośności 2 200 t.

Z robót portowych w Gdyni. Zawdzięczając pogodzie sprzyjającej pracom budowlanym na redzie długość falochronu jest już doprowadzona do przeszło 400 mtr., długość zaś ściany na falochronie dosięga 300 mtr. — Na obu końcach falochronu są ustawione białe latarnie, automatycznie migające.

Wszystkie dragi pracują w basenie, przybyła świeżo z Helu jeszcze draga Dan, przyholowana przez „Ursusa". Na zachodnim brzegu basenu wykończono już około 300 mtr. drewnianej konstrukcji przystani, która ma następnie otrzymać betonowe zakończenie. Południowe nabrzeże basenu jest już obramowane skrzyniami żelazo-betonowemi na długości 400 mtr., z których przeszło połowa już jest ostatecznie wykończona. — W tych dniach zatonął w basenie mały holownik firmy Hoigardt i Schulz „Margarita", przyczynę da się ustalić dopiero po wydobyciu holownika z wody. — Dla firmy Ackermann przybył z Tallinnu jeszcze jeden holownik „Odin", jestto szósty holownik, pracujący przy szkutach błotnych.

Teren molo południowego został przedzielony wpoprzek sztachetowym parkanem, odzielając całkowicie część bliższą lądu, z kranami mostowemi od zewnętrznej wydzierżawionej „Roburowi". Ta ostatnia część w trakcie robót tegorocznych jeszcze będzie przedłużona w stronę łamacza fal, wówczas teren Robura zostanie ograniczony tylko do połowy szerokości południowego molo, którego południową stronę eksploatować będą inne firmy.

Ruch portu Gdyni za przedostatni tydzień. W przedostatnim tygodniu przybyło do portu 12 statków morskich, nie licząc statków przybrzeżnej żeglugi, o łącznej ładowności 7 716 ton rej netto, w tej liczbie 9 parowców, 1 holownik, 2 lichtugi morskie. Ze statków tych polskich było 2, szwedzkich 3, duńskich 2, niemieckich 2, gdańskich 3. Wszystkie zawinęły w stanie próżnym. — Opuściło port w tygodniu 9 parowców o łącznej ład. 6 442 t. r. n. wywożąc 17 036 ton węgla, w tej liczbie 797 ton węgla bunkrowego. — W poprzednim tygodniu wywieziono węgla 21 960 ton.

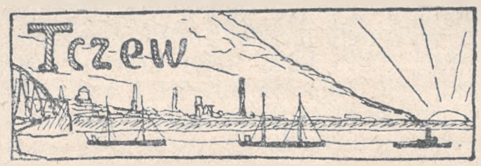
Ruch portu Gdyni za ostatni tydzień. Weszło w tygodniu 9 statków morskich (nie licząc ruchu przybrzeżnego) o łącznej ładowności 7 736 ton rej. netto, w tej liczbie 7 parowców, 1 motorowiec, 1 żagl. z mot. Co do bandery było: szwedzkich statków 4, duńskich 2, francuskich, niemieckich, austrjackich po 1. — Próżnych statków przybyło 8, 1 zaś (Pologne) przywiózł 23 pasażerów i 6 ton drobnicy. — Na wyjściu w tygodniu było 10 statków o łącznej ładowności 7 512 t. r. n., w tej liczbie 8 z węglem, 1 próżny i 1 z pasażerami i 25 ton drzewa. (Par. Pologne, który wywiózł 426 pasażerów, uczestników kongresu esperantystów w Gdańsku, oraz część wycieczki wojaków amerykańskich).

Węgla wywieziono 12 851 ton, w tej liczbie 320 ton węgla bunkrowego.

Gdańsk.

Ruch statków osobowych w Gdańsku. 19 b. m. przybył do Gdańska par. angielski Arcadian z wycieczką 500 Anglików, zorganizowaną przez słynną firmę podróżniczą Cooka. Statek przybył tu z Helsingforsu i odjechał do Anglji via Hamburg w niedzielę, 21-go.

Sprzedaż statku polskiego. Motorowiec Józef Englich, nośności 750 ton, należący do spółki Biały Orzeł w Poznaniu został sprzedany armatorom włoskim. Statek już opuścił port gdański pod włoską banderą, załadowany mieszanym ładunkiem, z przeznaczeniem do Antwerpji. Nazywa się obecnie „Mario".



21-go b. m. wieczorem wszedł do portu tczewskiego przybywający z Gdyni przez Schiewenhorst statek wojenny R. P. „Generał Sosnkowski", wiozący wicepremjera prof. Bartla i ministra przem. i handlu inż. Kwiatkowskiego. Statek posuwał się na Wiśle Morskiej, dotąd jeszcze nie oświetlonej, posługując się światłem projektora. Rzęsiście oświetlony port przeładunkowy T-wa Wisła-Bałtyk z udekorowanemi przy pomocy flag lichtugami morskiemi, holownikami i przeładownią, gotową do demonstrowania ładowania węgla z szybkością 200 do 300 tonn na godzinę wywarł na przybywających znakomite wrażenie. Demonstracje ładowania węgla na statki morskie z zastosowaniem elektrycznej przesuwalni wagonów, trzęsących się rynien i wielkiego przenośnika wypadła idealnie. Zwiedzający na czele z wicepremjerem p. Bartlem nie szczędzili wyrazów uznania dla urządzeń przeładunkowych, które mogą rywalizować z najlepszemi tego rodzaju urządzeniami zagranicą. W Tczewie zakończyła się podróż inspekcyjna na wybrzeże p. wicepremjera K. Bartla.

Konkurencyjne obniżenie stawek frachtowych na linjach do Afryki Południowej.

„Times" donosi, że w związku z otwarciem przez towarzystwo nie należące do Konferencji Frachtowej nowej linji z Antwerpji do portów Afryki Południowej (Le Cap, Durban, Delagoa Bay), towarzystwa angielskie i kontynentalni członkowie Konferencji zdecydowali się na znaczne obniżenie stawek frachtowych na wyżej wymienionej linji.

Obniżenie stawek frachtowych będzie miało zastosowanie do towarów stanowiących oparcie dla ruchu portów leżących na linji „obcego" towarzystwa, a więc w stosunku do znacznej rozmaitości ładunków.

Taryfa normalna stosowana do stalowych i żelaznych galwanizowanych blach wysyłanych do Przylądku wynosiła poprzednio 50 szyl. za tonę, obecnie została ona obniżona do 10 szyl. aż do końca roku. Dla artykułów z lanego żelaza stali obniżono stawkę z 70 na 15 szylingów, na okres od 1 czerwca do 31 sierpnia, na ten sam okres na butelki do wina, piwa, mleka lub wód mineralnych, które wybitnie zasilają bieżący ruch przewozowy została obniżona z 56 na 40 szyl., — na przedmioty metalowe, emaljowane z 65 na 17/6, na drut kolczasty z 30 na 17/6, na drut żelazny, stalowy i metalowe ruszta z 35 na 20 szyl. Za sztuczne nawozy taryfę obniżono na okres 1.6 do 30.9 z 12/6 na 10 szyl. Za tonę na gatunki tańsze i o 7/6 szyl. na gatunki droższe.

Inicjatywa towarzystw okrętowych jest zgodną i tłumaczy się umową, która między innemi przewiduje, że „w wypadku jeśli jakiekolwiek zdarzenie zagrozi równowadze stawek frachtowych, armatorzy w porozumieniu z South African Trade Assaciation natychmiast przedsięwezmą niezbędne kroki zmierzające ku zabezpieczeniu interesów zrzeszonych armatorów".

Charakterystyczną cechą tej uchwały jest to, że towarzystwa postanowiły zastosować tę samą taryfę zarówno do wielkich jak do małych towarzystw, „Times" jednak utrzymuje, że dla towarzystw finansowo słabszych taryfy przyjęte przez Konferencję będą cokolwiek zwiększone.

Floty handlowe państw skandynawskich.

Towarzystwo klasyfikacyjne Norske Veritas ogłosiło sprawozdanie szczegółowe dotyczące stanu flot handlowych skandynawskich na pierwszego stycznia 1927 roku.

Norwegja miała: 1531 parowców z 229 114 ton, 262 motorowce z 315 041 ton, 29 żaglowców z 24 894 ton, razem więc 1822 statki z 2 769 049 ton br. pojemności.

Szwecja miała: 1 016 parowców z 999 584 ton, 204 motorowce z 308 893 ton, 172 żaglowce z 38 323 ton, razem więc 1 392 statki z 1 346 785 ton br. pojemności.

Danja miała: 552 parowce z 822 109 ton, 120 motorowców z 223 600 ton, 118 żeglawców z 31 092 ton, razem więc 790 statków z 1 076 804 ton br. pojemności.

Z powyższego widać, że Norwegja wciąż jeszcze góruje jako kraj żeglugi nad Szwecją i Danją, że w Norwegji dziś już mało jest żaglowców nie licząc oczywiście rybackich, mniejszych, które w zestawieniu nie są uwzględnione, że zato Norwegja, stosunkowo do wielkości swej floty, ma też jeszcze mało motorowców. Najwięcej motorowców posiada Szwecja, a nie Danja jakby przypuszczać należało, zato duńskie motorowce są większe. Procentowo je-

danak w klasie motorowców Szwecja nad Danją jak co do liczb, tak i co do ogólnego tonażu motorowców.

Sprawozdanie obejmuje również budujące się statki. Słabo rozwinięte jest nadal budownictwo statków w Norwegji (8 statków z 2 966 t. br.), natomiast prawie jednakowo jest rozwinięte w Szwecji i w Danji (w Szwecji 14 statków z 44 770 ton br., w Danji 15 statków z 48 670 t. br.).

Żaglowców nie budowano w Szwecji i w Danji wcale, w Norwegji 1 o 650 tonach. Motorowców nie budowano wcale w Norwegji, natomiast w Danji było 87 % tonażu w budowie — jako motorowce, w Swecji 80 %. Należy przy tem mieć na uwadze, że znaczna część nowych motorowców na stoczniach w Danji buduje się na zamówienie z Norwegji.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 8 czerwca—11 lipca zawinęły do portu lipawskiego 104 statki o łącznej ładowności 31 814 t. r.n.

Statki te przywiozły łącznie 4 599 ton miesz. ładunku, 1 223 sążnie i 830 standartów drzewa, 5 251 ton węgla (w tem 3 711 t. polskiego), 3 075 beczek śledzi, 3 075 t. żelaza, 2 700 t. soli, 1 290 t. nafty, 1 000 t. pszenicy, 450 t. cementu, 32 000 sztuk cegły, 225 t. cegły wapiennej. 21 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 111 statków o ł. ład. 30 556 t. r. n. Statki te wywiozły łącznie 4 678 t. miesz. ład. 3 079 std. i 1 080 sążni drzewa, 369 std. dyli, 3 675 ton soli, 500 t. nafty, 355 t. cegły. 50 statków wyszło pod balastem i próżnych.

Z. S. S. R.

Kanał Wołga-Don. Niemiecka firma Ornstein-Kappl wysłała do Rostowa przedstawicieli w sprawie dostawy materjału i instalacyj potrzebnych do budowy kanału Wołga-Don. Podobno firma niemiecka zamierza udzielić kredytu 3—4 letniego, z dostawą większej części materjału w ciągu tych lat.

JUGOSŁAWJA.

Budowa dużej stoczni w Splicie. Armatorzy jugosłowiańscy wykonywali naprawy statków, jak dotąd, w Trieście lub w Fiume (Riece), jednak domagają się oni stworzenia stoczni narodowej. Powstać ma ona w Splicie, dla potrzeb marynarki wojennej i handlowej i budować będzie statki o wyporności do 14 tysięcy ton, oraz wytwarzać szyny kolejowe i tabor kolejowy. W tej sprawie rząd poszukuje współpracy kapitałów obcych.

RYBACTWO MORSKIE.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Na rynku świeżej ryby ceny były mocne, gdyż połowy nie pokrywały całego zapotrzebowania, ryba zaś słodkowodna miejscowa nadchodziła w jeszcze mniejszej ilości. W związku z tem pojawiły się na rynku sandacze krajowe przywożone w dobrym stanie, opakowane w lodzie, z Warszawy.

Z połowów na wybrzeżu nieco poprawiły się połowy łososia w obwodzie helskim i gdyńskim.

Płacono za świeżego łososia 2,80 do 3 gd., za flądry 0,40, za przybyłe z głębi kraju duże sandacze 2,— gd., za okonie 0,80—1 gd., za węgorzyce 0,30, za dorsze 0,30, za świeże węgorze 1.20 gd.

Za wędzone flądry 1,60—2 gd., za wędzone węgorze 3,50 gd. za funt.

Handel śledźmi był wysoce ożywiony, na co wpłynęło oziębienie powietrza, które pozwoliło wysyłać większe partje wgłąb kraju. W ostatnim tygodniu połowy szkockie były bardzo małe, z powodu mgły, która utrudniała kursowanie parowców rybołówczych pomiędzy portami a miejscami połowu. Połowy szetlandzkie oraz przy brzegu Szkocji mają się ku zakończeniu, oczekiwane jest zmniejszenie tegorocznego połowu o blisko 150 000 ton w stosunku do roku poprzedniego. Ceny na rynku gdańskim są wysokie, mimo iż dowóz parowcami jest znaczny.

Dla ładunków wagonowych ostatnie notowania są: Crown Matfuls 52—53 szyl., trade mark Matfuls 52—53 szyl., trade mark Matties 57 szyl., Crown Matties 43/6—44 szyl. Castlebay Matties gatunków medium Selected i Large odpowiednio po 70, 80 i 90 szyl. za 2 półbeczki. Stornoway Matties tych trzech gatunków po 60, 70 i 80 szyl. za 2 półbeczki. Zapasy śledzi zostały tak silnie wyczerpane, że większych śledzi dostarczano tylko w połączeniu z partjami mniejszych śledzi. Wpłynęło na zniknięcie większych śledzi wprowadzenie zniżki cła wwozowego od większych śledzi. Handel śledziem norweskim był również bardzo ożywiony: Vaarheringe, śledzie wiosenne, 1927 roku szły po 23—25 szyl., roku 1926-go po 22—24 szyl., w całych beczkach, przy dwuch półbeczkach cena jest na jednej całej beczce o 3 szyl. droższa.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

4 sierpnia:
norw. par. Svanholm z Peterhaed 4433/1 i 1321/2 beczek.

6 sierpnia:
gd. par. Edith Bosselmann 291 ze Stornoway 1229/1 i 1318/2 beczek,
norw. par. Wendla 303 z Lerwicku 3483/1 i 1583/2 beczek.

9 sierpnia:
niem. p. Martha Schröder 344 z Wicku 3220/1 i 1115/2 beczek.

10 sierpnia:
norw. par. Kongshaug z Aberdeen 1100/1 i 1404/2 beczek,
niem. par. Elisabeth 287 z Peterland 1334/1 i 806/ beczek.

12 sierpnia:
niem. par. Gisela Schröder 522 z Lerwicku 2259/1 i 942/2 beczek,
niem. par. Commercial 286 z Fraserburgh.

13 sierpnia:
norw. par. Agdir 155 z Stornoway 848/1 i 2612/2 beczek.

16 sierpnia:
ang. par. Weltondale 442 z Peterhead 4210/1 i 350/2 beczek,
niem. par. Seemoos 242 z Lerwicku, 2941/1 i 1005/2 beczek.

17 sierpnia:
niem. par. Hernia 311 z Wicku 1342/1 i 1005/2 beczek.

FRANCJA.

Rozwój połowów na zatoce Biskajskiej.

We Francji daje się zauważyć prawidłowy i szybki rozwój rybołóstwa na wybrzeżu oceanicznem, czyli w zatoce Biskajskiej pomiędzy Brest a granicą hiszpańską. Dopiero w ostatnim czasie wykryto ogromą rybną mieliznę wzdłuż tego brzegu, która droównywuje rybnością ławicy Dogger na morzu Północnem. Głównemi pjortami rybackiemi są tu Lorient, La Rochelle i Arcachon. Porty te nie są jeszcze należycie rozbudowane, najlepiej jest wyposażony La Rochelle, który wysyła odawna żaglowce na ławicę Nowej Funlandji. Lorient miał dotąd urządzenia bardzo skromne, zato wkrótce otrzyma znakomity port rybacki kosztem 4 mil. franków.

Liczby same mówią za siebie, W roku 1903 wartość połowów francuskich na Północnem morzu i w kanale wynosiła 544 miljony franków, na wybrzeżu zaś atlantyckiem 32 miljony franków. W roku 1923 wartość pierwszych połowów wynosiła 274 miljony franków, wartość zaś połowów na brzegu atlantyckim 243 miljony fr. Naturalnie franki zdewaluowały się, dlatego liczby są za wielkie, jednak chodzi tu o stosunek liczb, z którego widać, że połowy na zatoce Biskajskiej wysuwają się we Francji na pierwsze miejsce. Jak wiadom, sensacyjne odkrycie tutaj mielizny w roku 1925, w sporej odległości od brzegu, okazało się kaczką zmyśloną przez oficera pokładowego pewnego statku. Niemniej jednak inne ławice bliższe brzegu dają dziś bardzo obfite połowy.

Ciekawa ankieta w sprawach rybactwa morskiego

Potrzeby rybactwa parowego pełnego morza i rybactwa przybrzeżnego w Niemczech były ostatnio obszernie omówione w komisji ankietowej dla spraw rybackich, która się zebrała 26 lipca. Szereg rzeczoznawców i zainteresowanych należących do kół rybackich, naukowych, grosistów i detalistów handlu rybnego, ekspedytorów oraz przedstawicieli kolejnictwa dawał odpowiedzi na poszczególne pytania według kwestjonarjusza, obejmujące zagadnienia kosztów eksploatacji, zbytu ryby, ochrony celnej, sprzedaży połowów, podniesienia konsumpcji, przewozu ryby kolejami i t. d.

Według sprawozdania Deutsche Fischerei-Zeitung podajemy te odpowiedzi i materjały, które mają niewątpliwie wartość również dla naszych czytelników.

Koszta eksploatacji parowca miesięcznie obliczają rzeczoznawcy na 12.000 mk., przy stosowaniu paliwa płynnego na 13.000 mk. Parowce-trawlery dla połowów islandzkich kosztują 14-15.000 marek miesięcznie. Koszta jednej podróży islandzkiej obliczają się na 11.500 marek.

Koszta ubezpieczenia parowca rybackiego oblicza się na 20 marek dziennie. Przy obliczaniu miesięcznem opinje poszczególnych rzeczoznawców się wahają pomiędzy 600 a 800 mk., przyczem podkreśla się różnicę pomiędzy staremi a nowemi parowcami oraz wypadki podasekuracji (niepełnej asekuracji). Wyjaśnia się jak trudno dać odpowiedź na to pytanie z powodu rozmaitych sposobów i warunków ubezpieczenia morskiego.

Wydajność pracy parowców, oraz metod połowu wywołała rozbieżność zdań. W stosunku do czasów przedwojennych niemiecka flota rybacka zwiększyła się o 50%, wydajność zaś pracy na statkach rybołówczych zwiększyła się o 10-15% w związku z zwiększeniem statków i ulepszeniem sieci. Zyski jednak nie zwiększyły się odpowiednio z powodu podatków i świadczeń społecznych, które wzrosły znacznie.

Konkurencja zagraniczna miała wzrosnąć. Statki zwiększyły siłę maszyn i promień działania. Popyt na rybę jest jednak za niski i hamuje rozwój nowych metod rybactwa. W sprawie zastosowania trawlerów (parowców łowiących sieciami ciągnionemi) zdania były podzielone. Jedni uważali, że rozszerzenie zastosowania trawlerów dopomoże zwalczać konkurencję zagraniczną. Na przeszkodzie rozwojowi połowu trawlerami stoi niedostateczny rozwój przemysłu rybnego, oraz wadliwa technika połowów na trawlerach, przy której sieć niszczy rybę i złowiona masa ryby przez to szybciej się psuje. Wszystkie głosy były za podniesieniem jakości śledzi z sieci ciągnionej. Również należy podnieść technikę solenia śledzia trałowego.

Poruszono również kwestję konkurencji duńskich flądег na rynkach południowego Bałtyku. Niektórzy uważali, że na Bałtyku istnieje nadprodukcja, inni tłumaczą sukcesy duńskiej konkurencji przez lepszą jakość tej ryby, jak również, że ryba ta jest większa.

Przy tej sposobności omawiano zjawisko lepszej jakości połowów zagranicznej ryby. Zdaniem rzeczoznawców zbyt wiele się dowozi zagranicznego dorsza i wielkich płastug. Przy rzekomej nadprodukcji rybnej w Niemczech handlarze rybami uważają, iż spożycie mięsa nienormalnie się podniosło. Jednocześnie należy zakładać więcej fabryk mączki rybnej oraz suszonej ryby (klipfisza).

Poparcie dla rybactwa w krajach zagranicznych wywołało liczne utyskiwania na brak takiego poparcia w Niemczech. Twierdzono, iż rząd francuski daje bezpośrednie subwencje rybactwu morskiemu, a w skandynawskich krajach pośrednio popiera się rybactwo morskie przez wprowadzenie tanich taryf kolejowych zagranicę. Norwegja utrzymuje zagranicą agentów rybnych. Francja w ten sam sposób popiera wywóz ryby do Szwajcarji. W wielu krajach udzielane są kredyty dla przemysłu rybnego oraz premje w rozmaitych formach. Mówcy domagają się zniżki 20%-ej, przy przewozie ryby kolejami i doczepiania wagonów rybnych do pociągów pośpiesznych. Przedstawiciel kolei tłumaczy, że dalsza zniżka taryf jest niemożliwa a przyczepienie wagonów-chłodni do pociągów pośpiesznych jest niemożliwe ze względu na ich konstrukcję. Kolej wysyła nieraz specjalne pociągi rybne i czyni co możliwe dla przyspieszenia transportów.

Sprawa cła wwozowego dla świeżej ryby wywołuje rozbieżność zdań. Część mówców pragnie tylko zabezpieczyć się od lokalnych licznych przybyć obcych parowców rybackich, wywołujących gwałtowne zniżki na miejscowych licytacjach. Ograniczenia te projektowane są jedynie dla portów morza Północnego.

W sprawie zaopatrywania przemysłu rybnego w rybę panuje zdanie, iż surowca (ryby) jest za wiele, jednak, jak prostuje znany badacz Stahmer, wrażenie nadmiaru surowca wywołały wyjątkowo obfite połowy roku zeszłego. Wypowiadano zdanie o konieczności ulepszenia metod konserwacji dla zwiększenia popytu wewnętrznego i zagranicznego na niemieckie konserwy rybne.

Specjalnie omawiano sprawę suszenia ryby (klipfisza). Sztuka ta przejęta z Islandji nie dała jeszcze w Niemczech dobrych rezultatów. Jedni uważali, że klimat Niemiec jest za wilgotny (klimat Islandji nie jest jednak suchszy, Red.), inni jednak radzą suszyć rybę na słońcu a nie na sztucznem cieple, które daje o wiele gorsze wyniki. Zauważono również, że przy suszeniu na słońcu upał jest szkodliwy. Prawdopodobnie więc dla suszenia ryby sposobem norwesko-islandzkim potrzebne jest suszenie na wietrze, w słońcu, przy niezbyt wysokiej temperaturze Zwrócono również uwagę na znakomitą propagandę handlową którą uprawiają Norwegowie dla swojego przemysłu suszenia ryby. Co do fabryk mączki rybnej, to poczyniono w Niemczech duże postępy, jeden z mówców jednak udowodnił, że połowy jedynie dla potrzeb fabrykacji mączki rybnej nie mogą się opłacać.

W sprawie jakości sprzedawanej ryby zwrócono uwagę na niewystarczającą organizację handlu rybą, zwłaszcza po mniejszych miastach. Gdyby handel rybą wszędzie był dobrze zorganizowany możnaby było podnieść spożycie ryby. Transporty ryby muszą być jeszcze przyspieszone. 60% handlu detalicznego rybą pracuje dobrze, w reszcie wypadków rzecz się przedstawia smutno. Czego się żąda od rzeźnika, powinno się wymagać od handlarza rybą, mianowicie żeby się umiał obchodzić z towarem. Jeden z mówców jest zdania, że chłodzenie ryby powinno być udoskonalone jeszcze na pokładzie statku. Opakowanie ryby powinno być również udoskonalone. Chłodzenie ryby jest lepsze niż mrożenie. Gospodyniom należy ułatwić zastosowanie ryby przez właściwe jej przygotowanie przy sprzedaży.

Przedstawiciele drobnego handlu uważają że żegluga i przemysł rybny otrzymują rządową pomoc, a jednak kontrola ich pracy pod tym względem jest niewystarczająca. Handel detaliczny nie ma poparcia, lecz też nie może sam stworzyć wzorowych sklepów z rybą. Grosiści wysyłają rybę naoślep i nie dbają o stosunki zorganizowane z handlem detalicznym.

Jeden z badaczy zwraca uwagę na to, że chłodzenie przy manipulacjach z rybą jest jeszcze za mało stosowane. Również hale licytacyjne winny być chłodzone. Chłodnie na statkach muszą być udoskonalone. Zagranica czyni wysiłki by dostarczać do Niemiec rybę masowo w statkach-chłodniach.

W sprawie sklepów smażonej ryby, w których Niemcy poniosły poniekąd fiasco, gdyż sklepy te się nie rozwijają, wskazano na błędną metodę ich organizacji. Odsunięto od sprawy handel detaliczny i dano pieniądze niepowołanym ludziom, którzy je puścili z wiatrem. Tak samo jak w Anglji restauracje i sklepy smażonej ryby mogą się rozpowszechnić tylko przy pomocy handlu detalicznego rybą, należy zrewidować wydane na ten cel pieniądze rządowe. Część mówców uważa za przyczynę niepowodzenia sklepów smażonej ryby nieotrzymanie przez nich koncesji wyszynkowej i na konkurencję gospód i restauracji. Żąda się dla sklepów i restauracji rybnych chociaż koncesji piwa Należy też wprowadzić propagandę spożycia ryby do szkół gospodarstwa domowego, ażeby zainteresować dziewczęta spożyciem ryby. Jeden z mówców radzi przy propagandzie zwrócić uwagę na to, że przez spożywanie ryby człowiek pozostaje szczupłym.

W sprawie transportu ryby kolejami wypowiedziano wiele żalów. W Berlinie wydawano nadeszłą rybę dopiero po godzinach oczekiwania. Na kolei podobno mają zamało personelu ażeby przerobić prędzej listy przewozowe.

Terminy dostawy kolejowej jeden z badaczy uważa za zbyt długie, kolej utrzymuje tak długie terminy ażeby nie odpowiadać prawnie za wypadki spóźnienia się poszczególnych urzędników; należy skrócić termin dostawy.

Przedstawiciel kolei wskazuje, że rozkłady jazdy przewidują jaknajszybsze przewozy ryby,

również przy pociągach osobowych. W ruchu pociągów towarowych rozkłady jazdy jednak nie mogą tak dokładnie być przestrzegane jak w ruchu pociągów osobowych.

Zakomunikowano komisji ankietowej również o skutecznem stosowaniu nad dolną Wezerą przewożenia ryb samochodami urządzonemi jako chłodnie. Przedstawiciel handlu drobnego zauważa do tego zjadliwie, że handel detaliczny nic nie ma przeciwko uruchomieniu samochodów, lecz jedynie przeciwko temu żeby do takich przedsiębiorstw stosowano pieniądze rządowe.

Cena kupna yachtu wynosiła 80.000 franków franc. Już po zawarciu tranzakcji otrzymano 2 propozycje odstąpienia yachtu za fr: 100.000.— Załogę yachtu w podróży do Polski stanowili: kpt. E. Janowski, p. J. Sokolnicki (Y. K. P.) p. Targoński (Y. K. P.) p. K. Ortwein (Y. K P.) oraz pp. Staniszewski i Tumiłowia-Kadra Żeglarska Y. K. P.

Podróże morskie i sport wodny.

Podróż „Witezia" do Łotwy i Szwecji.

W dniu 9-go lipca yacht „Witeź", należący do Yacht-Klubu Polski opuścił Gdynię udając się w jedną ze swych dorocznych podróży morskich. Załogę stanowili: gen. M. Zaruski, kapitan yachtu, S. Kosko — zastępca kapitana i pp. M. Laudański, Dr. F. Hłasko i A. Żmigrodzki-żeglarze. Przy wietrze Est, który o północy sięgał 6—7 kresek minięto długim halsem Hel. Po pokładzie hula dość wysoka fala. Pracy dużo, załoga nie zdążyła się zgrać i zlekka reaguje na skoki „Witezia". — Za Helem o północy, wypadło ustąpić z drogi 2 parowcom, które spokojnie kontynuowały swój kurs na yacht, nie reagując na wybłyski dawane z pokładu „Witezia" i nie licząc się z przepisami o wymijaniu.

Nad ranem 10-go wykonano zwrot i sterując przy wietrze E N E w kierunku na Brüsterort, odkryto ląd około 11-ej. Po zbliżeniu się do wybrzeża Wschodnich Prus wzięto kurs wzdłuż brzegu. Morze uspokoiło się nieco, niebo wyjaśniło się. Przesuszano zmoczone rzeczy i uporządkowano statek. Przy szybkości około 4 węzłów mijano kolejno Kranz i Nidden zbliżając się ku wodom litewskim. Koło Kłajpedy dnia 11. 7 zastała „Witezia" pogoda niepewna, to też gdy wieczorem dostrzeżono na sygnałowym maszcie portu 2 białe latarnie zwiastujące sztorm od S W, zdecydowano krążyć w pobliżu Kłajpedy aż do wyjaśnienia sytuacji, — w wypadku bowiem niebezpieczeństwa, na brzegu ku Lipawie, nie można byłoby znaleść możliwego portu ukrycia. 2-ma zaryfowanymi żaglami lawirowano aż do świtu, a ponieważ zdjęte światła alarmowe nie zastąpiono podobnym sygnałem dziennym, — rozwinięto pełne żagle i ruszono w dalszą drogę. Za Połągą, pod wieczór, obserwowano na brzegu i morzu silne i długotrwałe zjawisko mirażu, który na Bałtyku w porze letniej zdarza się dość często i służy za przepowiednie dobrej podgody. — Z 12-go na 13-go lipca wiatr ucichł prawie zupełnie, nad ranem zaś „Witeź" stanął zupełnie nieruchomo przed awanportem Lipawy. Ponieważ tu oczekiwano naszego przybycia i yacht został dostrzeżony z latarni morskiej, — wysłano motorówkę, która zaholowała yacht do portu.

Pięciodniowy postój poświęcono na zwiedzanie portu, stoczni, miasta i urządzeń miejskich, okolic Lipawy i wycieczkę do Rygi. Przez cały czas pobytu załoga „Witezia" była serdecznie podejmowana przez członków Yacht-Klubu Łotwy, którzy stale towarzyszyli nam, przyjemniając we wszelki możliwy sposób pobyt na Łotwie. Wreszcie 17-go odprowadzony przez liczne yachty „Witeź" opuścił Lipawę, udając się do Szwecji.

18-go gdy sterowano wzdłuż wybrzeża wyspy Gottland ku Hoborgowi (połudn. cypel wyspy), wiatr zaczął się wzmagać i około północy zamienił się w sztorm ze szkwałami i ulewą. Sytuacja była o tyle nieprzyjemną, że w pobliżu przechodziło dość dużo parowców, a dzięki ulewie znikły wszystkie światła pozycyjne, co mogło doprowadzić do zderzenia tembardziej, że kierunek wiatru a znim i kurs „Witezia" stale ulegał zmianom. — Wreszcie nad ranem wypogodziło się i o godz. 14-ej byliśmy już w maleńkim, spokojnym porcie Burgsviku. — Po trzydniowym postoju, wypoczęci i zadowoleni z pobytu, ruszyliśmy z powrotem, biorąc kurs wprost na Rozewie. — Pogoda przez cały czas zmienna: cisza, to znów wiatr i szkwały, morze spokojne, to znów pełno wody na pokładzie i tak w kółko.

Wreszcie zbliżamy się do wybrzeży polskich. Lądu jeszcze nie widać, ale widnokręgu włóczą się dymy sunących parowców. W pewnej chwili mijamy pociąg złożony z holownika i 2-ch lichtug. Pewnie „Żegluga Wisła—Bałtyk". —

Koło Jastarni zastaje nas cisza i telepiemy się godzinami do Helu, — a koło północy, gdy ominięto cypel przychodzi nagle szkwał, potem drugi i całą noc lawirujemy po zatoce, by rankiem 24-go podejść pod Gdynię, co też nastąpiło. O godz. 7-ej umocowano się w basenie budującego się portu parę godzin sprzątania i załoga pożegnała „Witezia" do następnego razu.

S. Kosko.

Przybycie nowego yachtu Yacht Klubu Polski do Gdyni.

W dniu 16 b. m. zawinął do Gdyni nowozakupiony przez Y. K. P. we Francji yacht „Jean Madeleine", który pod dowództwem kapitana E. Jankowskiego opuścił Havre w dniu 30 lipca. Drogę przez morze Północne, Skagerrak i Bałtyk obyto bez wypadku.

Nowy yacht posiada 27 ton brutto przy ożagleniu 220 metr. kwadr. (ożagl. kutrowe) i długości 17,5 m. i może pomieścić 14 osób.

Yacht ten jest bliźniaczym statkiem „Jolie Brise", która na 600-milowych morskich regatach w r. ub. w Angli zdobyła 1-e miejsce.

Yachtklub Polski przeznacza go do odbywania dalszych podróży, które też rozpoczną się w roku przyszłym.

Marynarka Wojenna.

O. R. P. Bałtyk. Nabyty we Francji krążownik d'Entrecasteaux będzie się nazywał „Bałtyk" a nie Władysław IV-ty jak początkowo przypuszczano. Nazwa „Bałtyk" ma właściwie odpowiadać charakterowi zastosowania tego statku, który będzie stale pozostawać na 4-ch kotwicach, stanowiąc szkołę wyszkolenia morskiego. Na krążowniku będzie umieszczona na stałe podoficerska szkoła specjalistów morskich, która dotychczas znajdowała się w Świeciu nad Wisłą. Dzięki umieszczeniu szkoły na krążowniku większym o wyporności 8.100 ton stwarza się możność dobrego praktycznego wyspecjalizowania kadr podoficerskich marynarki wojennej.

Dwie polskie kanonierki udały się do Danji 18-go sierpnia wyruszyły z Gdyni do Kopenhagi 2 nasze kanonierki — Komendant Piłsudzki i Generał Haller. Jest to jedna z ćwiczebnych podróży, które odbywają jednostki naszej marynarki wojennej.

Wycieczki parowcem „Gdynia" do Danji i Szwecji.

Pierwsza wycieczka parowca „Gdynia" odbyła się w dniach 20—22 sierpnia do Ronne na Bornholmie, druga zaś zaraz po niej do Kopenhagi. Następna wycieczka od dnia 1—6 września odbędzie się do Sztokholmu. (Cena 300.— zł) Trzecia wycieczka w dniach 9—14 września do Kopenhagi i Malmö. Na wycieczkę tę wszystkie miejsca zostały wyprzedane. Czwarta wycieczka w dn. 16—21 września do Sztokholmu i Wisby na wyspę Gottland (Cena 325.— zł.) Wreszcie piąta wycieczka w czasie od 23 września do 1 października do Kopenhagi i Malmö (Cena 250.— zł). Powyższe ceny obejmują koszt całkowitego utrzymania w czasie wycieczki. Bliższych informacji udziela biuro „Żeglugi Polskiej" w Gdyni.

Dla uczestników wycieczki do Danji, urządzanych przez Żeglugę Polską, dostatecznem jest posiadanie zwykłego z nie przekroczonym terminem dowodu osobistego, który musi być przedstawiony do biura Żeglugi Polskiej w Gdyni wieczorem dnia poprzedzającego wyjazd.

Wszystkie formalności dla uzyskania prawa na wyjazd i wizę duńską wynoszą 10 złp. od osoby.

Uczestnicy wycieczek do Szwecji powinni przedstawić swe dowody osobiste nie później niż na 36 godzin do południa dnia odejścia statku.

Wszystkie formalności dla uzyskania prawa na wyjazd i wizę szwedzką wynoszą 25.—złp od osoby.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu:

1 sierpnia: szw. par. Nordöst 629 t. z Göteborga (Pol. Ag. Morska, łot. par. Viesturs 339 t z Karrebäcksmünde (Bergenske).

4 sierpnia: szw. par. Trio 832 t. z Göteborga (Reinhold), niem. par. Tip 766 t. z Szczecina (Reinhold), szw. par. Ragnar 430 t. z Trelleborga próżny (Pol. Agł Morska).

6 sierpnia: duń. par. Nerma 734 t. z Kopenhagi próżny (Rinhold), duń. par. Nautik 550 t. z Ymuiden próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Robur 578 t. z Halmstad próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Annliese 420 t. z Gdańska próżny (Reinhold).

8 sierpnia: pol. par. Katowice 1108 t. z Limhamnu próżny (Żegl. Polska).

9 sierpnia: gd. hol. Ernst 58 t. z gd. licht. Danzig I. 579 t. i gd. licht. Danzig II. 597 t. z Gdańska próżne, pol. par. **Toruń** 1122 t. z Göteborga próżny (Żegluga Polska).

10 sierpnia: szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska).

11 sierpnia: franc. par. Pologne 1841 t. z Le Havre z 23 pasażerami i 6 t. ład. (Co Gen. Transatl.)

12 sierpnia: szw. par. Anvall 501 t. z Rönne próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Nordöst 629 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska).

14 sierpnia: niem. par. Industria 1277 t. z Gdańska próżny (Reinhold), austr. mot. Donau 261 t. z Gdańska próżna (Reinhold).

15 sierpnia: duń. żagl. Johanna 57 t. z Gdańska próżny (Reinhold), szw. par. Trio 832 t. z Halmstadu próżny (Polska Ag. Morska).

16 sierpnia: duń. par. Dania 1390 t. z Norressundby próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

1 sierpnia: łot. par. Kapo 1458 t. do Nakskov z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

2 sierpnia: duń. par. Viktoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

3 sierpnia: norw. par. Dea 1460 t. do Skutskär z węglem (Hartwig), łot. par. Viesturs 339 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske).

4 sierpnia: szw. par. Start 692 t. do Varbergu z węglem (Pol. Ag. Morska).

5 sierpnia: szw. par. Nordöst 629 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

6 sierpnia: niem. par. Tip 766 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), szw. par. Raganar 430 t. do Malmö z węglem (Pol. Ag. Morska).

7 sierpnia: szw. par. Trio 832 t. do Halmstadu z węglem (Reinhold).

9 sierpnia: duń. par. Nerma 734 t. do Mäntyluoto z węglem (Reinhold), duń. par. Nautic 550 t. do Kłajpedy z węglem (Pol. Ag. Morska).

10 sierpnia: szw. par. Robur 578 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. Anneliese 420 t. do Abo z węglem (Reinhold).

11 sierpnia: polski par. **Katowice** 1108 t. do Trelleborga z węglem (Żegl. Polska).

12 sierpnia: gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I. 579 t. do Fredrikshavnu i z lichtugą Gdańsk II. 596 t. do Mariageru z węglem (Pol. Ag. Morska), polski par. **Toruń** 1122 t. do Nakskow z węglem (Żegl. Polska), franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 426 pasażerami i 25 t. drzewa tartego (Co Gen. Transatl.).

13 sierpnia: szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

15 sierpnia: austr. mot. Donau 261 t. do Halmstadu z węglem (Reinhold).

Ruch statków w porcie gdańskim.

Na wejściu:

8 sierpnia: duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, kolej nadw.), norw. par. Spero 569 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Viesturs 338 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Alldag), szw. par. Iris 169 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.) szw. par. Castor 406 t. z Sölvesborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Flosshilde 568 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Holm) niem. par. Feronia 343 t. z Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Lübeck 1007 t. z Lubeki próżny (Lenczat Westerpl.), niem. par. Luleaelf z Halmstadu próżny (Voigt, b. port ces.), duń par. Freja 719 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), ang. par. Speedfast z Newcastle z węglem (Handel, Ganswindt), szw. żagl. z mot. Greta 97 t. z Elbląga próżny (Bergenske, urząd portowy), niem. par. Teutonia 767 t. z Helsingborga z rudą (Schenker, wolna strefa), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. z Szczecina próżny (Scharenberg, kan. port.), duń. żagl. z mot. Castor z Malmö z żelastwem (Ganswindt), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson).

Na wyjściu:

8 sierpnia: duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Scand.), niem. mot. Dora 89 t. do Västeras z drzewem (Ganswindt) duń. par. Niela Ebbensen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i pocztą (Reinhold), franc. par. Jumieges 1004 t. do Antwerpji z drzewem (Worms), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), niem. par. Phöbus 362 t. do Dorrechtu z towarem (Wolff), szw. par. Sven 196 t. do Göteborga z towarem (Reinhold) łot. par. Viesturs 338 t. do Koldingu z węglem (Artus), niem. par. Lübeck 1007 t. do Wyborga próżny (Lenczat).

Na wejściu:

9 sierpnia: gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. z Królewca próżny (Reinhold), niem. par Marta Schröder z Wicku ze śledźmi (Reinhold).

9 sierpnia: holend. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, spichrz Baltic), norw. par. Rolf Jarl 1118 t. z Trondhjem z celulozą (Behnke i Sieg, Holm), austr. żagl. z mot. Karten 134 t. z Królewca próżny (Ganswindt, kan. port.), ang. par. Murie S. 981 t. z Ostende próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.), duń par. Margit 1025 t. z Zaandamu próżny (Shaw, Lovell, Wisłoujście), duń. pra. Frieda 1269 t. z Gandawy próżny (Shipco, kolej nadw.) niem. par. Thalia z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. cyst. Dania 588 t. z Wyborga próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

9 sierpnia: szw. par. Orlando 1057 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. August 342 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Regulus 491 t. do Kristinehamnu z węglem (Artus).

9 sierpnia: franc. par. Député Georges Chaigne 1182 t. do La Rochelle z węglem (Morry), szw. żagl. z mot. Alf 75 t. do Degershamnu z węglem (Genswindt), duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), niem. par. Feronia 343 t. do Rygi z towarem (Wolff), duń. par. Halfdan 854 t do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), duń. par. Jägersborg 727 t. do Horsensu z drzewem (Bergenske), niem. par. Minna Cords 552 t. do Kjöge z węglem (Prowe), niem. par. Lisbeth Zelck 565 t. do Swansen z drzewem (Shaw, Lovell), szw. żagl. z mot. Daga 40 t. do Augustendalu z naftą (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Eros 81 t. do Wyborga z cementem (Bergenske), szw. żaglowiec Anna 44 t. do Haparandy z węglem (Voigt), duń. par. Gudrun 875 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske), polska licht. Wojtek 377 t. do Tczewa próżny (Wisła Bałtyk), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. do Rotterdamu z towarem (Reinhold), niem. par. Elsfleth 507 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), duń. par. Victorja 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Scand.), szw. par. Merkur 800 t. do Swansea z węglem (Bergenske), szw. par. Solvik 300t. do Karlskrony z węglem (Morry), szw. par. Iverania 1255 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), niem. par Harma 332 t. do Królewca próżny (Prowe), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), duń. par. Berta 441 t. do Kjöge z węglem (Bergenske).

Na wejściu:

10 sierpnia: duń. par. Elsborg 954 t. z Randersu próżny (Bergenske), ang. par. Kolpino 1463 t z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Artus), niem. par. Kolberg 383 t. z Szczecina z towarem (Reinhold).

10 sierpnia: duń. par. Umealf z Królewca próżny (Voigt), niem. par. Hilde 851 t. z Lubeki próżny (Reinhold, Viktoriawand), niem. par. Stadt Stolp 147 t. z Słupska próżny (Ganswindt), łot. par. Kurland 428 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, kan. port., Anker), łot. par. Kalpaks z Antwerpji prónży (Voigt), polski hol. Sambor z licht. Jurek 634 t. z Struer próżne (Wisła-Bałtyk), niemł żagl. z mot. Erich Arnholz z Słupska próżny (Ganswindt), niem. par. Pallas z Kolonji z towarem (Wolff), norw. par. Kongshaug z Aberdeen ze śledźmi (Reinhold), szw. par. Stura 524 t. z Hobro próżny (Artus), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), austr. żagl. z mot. Donau z Tallinna z żelastwem (Reinhold), niem. par. Lotte Halm z Sczecina próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Elisabeth 147 t. z Peterhead ze śledźmi (Reinhold).

Na wyjściu:

10 sierpnia: szw. par. Aegier 754 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), niem. par cyst. Nordsee 128 t. do Vejle z melasą (Scharenberg).

10 sierpnia: szw. par. Castor 407 t. do Sölvesborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Werner 64 t. do Helsingforsu z cementem (Ganswindt), norw. par. Vendia do Broviku z węglem (Reinhold), ang. par. Cyrille Daneels 839 t. do Grangemouth z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Iris 164 t. do Helsingorsu z towarem (Reinhold), norw. par. Boku 394 t. do Newcastle z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Spero 568 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot Herta do Sztokholmu z cementem (Ganswind), duń. par cyst. Dania 588 t. do Malmö z naftą (Behnke i Sieg), niem. par Hilde 851 t. do Marsgate próżny (Reinhold), polski hol. Samor do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Arnold Köpke 430 tdo Amstedamu zdrzwem (Voigt.

Na wejściu:

11 sirepnia: niem par Bacchus 381 t. z Rotterdamu z towarem (Walff), szw. par. Oddevold 664 t z Västeras z rudą (Behnke i Sieg), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 t. z Kilonji próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Orania z Delfzylu próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Kaupo 1458 t. z Nakskov próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Industria 1277 t. z Oxelösundu z rudą (Schenker).

11 sierpnia: gdański par. Balticum 364 t. próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Hafnia 1159 t. z Esbjergu próżny (Ick, kolej nadw.), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Japan 3262 t. z Hamburga próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), duń. żagl. z mot. Anna 54 t. z Söbe próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Lochee 542 t z Lipawy próżny (Shaw, Lovell, basen Holmu), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), duń. żagl. z mot. Laura z Horsensu próżny (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Ingegerd 60 t. z Sandefjordu z żelastwem (Ganswindt).

Na wyjściu:

11 sierpnia: niem par. Stadt Stolp 147 do Randersu zwęglem (Ganswind).

11 sierpnia: szw. par. Aspö 717 t. do Londynu ze zbożem i drzewem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Erich Arnholz do Aarhus z węglem (Ganswindt), niem. par. Sirius 590 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem (Bergenske), gdański hol. Ernst 58 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Ortlinde 671 t. do Ostende z drzewem (Voigt), ang. par. Baltriger 658 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Fortuna 1670 t. do Prestonu z drzewem (Behnke i Sieg), ang par. Therese 607 t do Birkenhead z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Pallas do Królewca z towarem (Wolff), duń. par. Hintsholm 876 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Artus).

Na wejściu:

12 sierpnia: ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i twarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Mineral z Helsingöru próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Wilborg 350 t z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par. Danevirke 695 t. próżny (Bergenske), duń. par. Tarnholm 839 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold), norw. par. Furnlund z Odessy próżny (Polsko-Skand.).

12 sierpnia: gdański par. Hammonia 658 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Orlando 678 t. z Królewca próżny Nordd. Lloyd, wolna strefa), niem. par. Argus 486 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Bombardier 259 t. z Koldingu próżny (Voigt, Westerpl.), duń. par. Slesvig 864 t. z Londynu próżny (Shaw, Lovell, Neisserhafen), niem. hol. Fairplay z licht cyst. Theodor 686 t. z Kopenhagi próżne (Balt. Amer., Schellmuhl), niem. hol. Gladiator 22 t. z Schiewenhorst próżny (Wisła Bałtyk), szw. par. Pan 658 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Gisela Schröder 522 t. z Lerwicku ze śledźmi (Beehnke i Sieg, spichrz Steffensa), niem. żagl. z mot. Emma Wendig 56 t. z Halmstadu z kamieniami (Bergenske), niem. par. Hoffnung 220 t. z Szczecina próżny (Lenczat, Breitenbach), niem. par. Liti Larsen 379 t. z Göteborga próżny (Danz. Schiff. K., Feldhun i Schmemann), niem. żagl z mot. Wilhelm 83 t. z Kopenhagi z ryżem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Commercial 286 t. z Fraserbourghaze ze śledźmi (Reinhold), niem. żagl. z mot. Adalbert 97 t. z Westrewiku z kamieniami ,Bergenske, Westerpl.).

Na wyjściu.

12 sierpnia: duń. par. Lilly 780 t. do Goole z drzewem (Danz. Schiff K.), włoska mot. Mariu do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg).

12 sierpnia: włoski mot. Mario (ex-polski mot. Józef Englich 308 t.) do Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), norw. par. Kongshaug 439 t. do Trangsundu próżny (Reinhold), norw. par. Rolf Jarl 1118 t. do Westhartlepoolu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par Elisabeth 287 t. do Kłajpedy próżny (Reinhold), polski hol. Rybak 33 t. do Schiewenhorst (Wisła-Bałtyk), szw. par. Sture 191 t. na jezioro Väneru z węglem (Artus), niem. par. Marta Schröder 344 t. do Nyborga z węglem (Reinhold), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Herbert 183 t. do Hamburga z towarem (Prowe), norw. par. Jotun 308 t. do Aberdeen z drzewem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par. Borgild 431 t do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), norw. par. Svanrolm 322 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), ang. par. Gladstone do Hull z drzewem (Voigt), niem. mot Hermann Boonekamp 582 t. do Gandawy z kopalniakami (Behnke i Sieg), duń. par. Lise 718 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Otto Cords 494 t. do Newcastle z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Amazone 378 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Seefahrt 67 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bertram), niem. par. Argus 486 t. do Helsingforsu z towarem (Lenczat).

Na wejściu:

13 sierpnia: gdański mot. Magnus 127 t. z Kilonji próżny (Ganswindt, Hilm), gdański par. Prosper 419 t. z Korsöru próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Lübeck 2144 t. z Chile ze saletrą (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Tyr 432 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg. Westerpl.), niem. par. Hansa 612 t z Rouen z żelastwem (Voigt), norw. par. Agdir 155 t z Stornoway ze śledźmi (Lenczat), ang. par. Saxelby 2230 t. z Hueltuy z rudą żelazną (Schenker, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Göta 55 t. z Göteborga z żelastwem (Ganswindt. Westeplatte), szw. par. Göta 674 t. z Oskarshamnu z rudą (Polsko-Skand., wolna strefa), duń. par. Thyra S. 704 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske).

13 sierpnia: szw. par. Elsie 826 t. z Korsöru próżny (Reinhold), szw. par. Verdandi 274 t. z Göteborga próżny (Prowe), niem. par. Brunhilde 863 t. z Szczecina próżny (Voigt), niem. par. Alsrn 538 t. z Amsterdamu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmo próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Ingarö 1138 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par. Bonus 519 t. z Bremy próżny (Prowe, kan. port.), duń. par. Vendia 627 t. z Leningradu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Egeria 94 t. z Roztoku próżny (Reinhold, Westerpl.).

Na wyjściu:

13 sierpnia: niem. hol. Gladiator 22 t. z polską lichtugą Jurek 634 t. do Holbäk z węglem (Wisła-Bałtyk), duń. par. Frieda 1276 t. do Göteborga z węglem (Shipco), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic. Corp.), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Gandawy z drzewem (Reinhold), niem. par. Luleaelf 549 t. do Newcastle z drzewem (Voigt), niem. par. Kolberg 383 t. do Kłajpedy z towarem i cementem (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), niem. par. Wiborg 350 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), holend. mot. Fridius 311 t. do Hull z drzewem (Reinhold).

13 sierpnia: niem. par. Orlando 628 t. z do Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd), gdański par. Thalia 286 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Christian 373 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Niord 282 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), niem. par. Flossholde 563 t do Amsterdamu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Teutonia 768 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. mot. Japan 3262 t. do Göotebarga z płytami stalowemi (Behnke i Sieg), łot. par. Kalpaks 1182 t. do Kotki z węglem (Voigt), niem. par. Mineral 309 t. do Skive z węglem (Behnke i Sieg), holend. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z drzewem i towarem (Prowe), du. par. Feddy 546 t. do Hull z drzewem (Bergenske, łot. par. Auseklis 720 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt), duń. par.

Gautatyr 674 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Ick).

Na wejściu.

14 sierpnia: szw. par. Gisa 94 t. z Malmö z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Minorca 594 t. z Kalundborga z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), łot. par. Latvis 798 t. z Rouen próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Reserv 1014 t. z Londynu próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Gustaf Wasa 977 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Oksö 107 t. z Roztoku próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Danefeld 724 t. z Londynu z żelastwem (Voigt, Westerpl.), polski par. Warta 1098 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), szw. żagl. z mot. Leopold 57 t. z Holviku z kamieniami (Artus, kan. port.), polski ol. Górnik z licht Janek 633 t. z Randersu próżne (Wisła-Bałtyk), szw. mot. Olof 134 t. z Simrishamnu z żelastwem (Bergenske, Westerpl), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, kan. port.), szw. par. Kullen 726 t ze Stralsundu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Ulf 797 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), franc. par. Breville 588 t. z Hamburga próżny (Morry, Westerplatte), łot. par. Lia ze Sandefjordu próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

14 sierpnia: niem. par.ł Elbing II. 350 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. Faro 720 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), niem. par. Industria 1277 t. do Gdyni próżny (Reinhold), duń. żagl. Johannes 56 t. do Gdyni próżny (Ganswindt), austr. mot. Donau 260 t. do Gdyni próżny (Reinhold), szw. par. Oddevold 664 t. do Vesters z węglem (Polsko-Skand).

Na wejściu:

15 sierpnia: duń. par. Viktoria 1160 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Robert Maersk 789 t. z Fredericji próżny (Bergenske), ang. par. Cero z Londynu z towarem Ellermann i Wilson), fiński par. Garryvale z Kotki próżny (Bergenske), norw. lichtuga 28 t. z Bergen próżna (Bergenske, Legan), duń. żagl. z mot. Foraldersminde 57 t. z Strobystrandu z kamieniami (Ganswindt, Westerpl.), fiński par. Aegier 457 t. z Helsingforsu z pasażerami i towarem (Bornhold, kan. port.), austr. żagl. z bot. Apollo 261 t. z Kronsztadu próżny (Ganswindt), basen Holmu), szw. żagl. mot. Lilian 70 t z Sztokholmu z żelastwem (Thor Hals, kan. port. szw. par. August 342 t. z Saxköpingu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Sirius 467 t. z Ottorbäcken z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Królewca próżny (Prowe, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Fulda z Göteborga z żelastwem (Ganswindt), niem. par. Gertrud Schünemann 461 t. z Antwerpji z fosfatem (Voigt). niem. par. Heinrich 308 t. z Hamburga z towarem (Prowe 7), łot. par. Viesturs 338 t. z Koldingu próżny (Artus).

Na wyjściu:

15 sierpnia: szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do Landskrony z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Laura 59 t. do Hagenör z węglem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Anna 54 t. do Sobö z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Frieda 55 t. do Helsingforsu z cementem (Bergenske), polski par Kraków 1122 t. do Vallviku z węglem (Warta), włoski par. Alga 1745 t. do Genui z węglem (Scand. Levante), łot. par. Kurland 428 t. do Gjedseru z węglem (Bergenske), ang. par. Cero 704 t. do Rygi z towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Maj 528 t. do Lowestoftu z drzewem Danz. Schiff. K.), niem. par. Nordafrika 1242 t. do Kardyfu z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Ludvig Peyron 964 t. do Hull z drzewem (Bergenske), niem. par. Gisela Schröder 522 t. do Kotki próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Verdandi 274 t. do Falkenbergu z węglem Prowe).

Na wejściu:

16 sierpnia: niem. par. Dione 657 t. z Rouen z żelastwem (Bergenske), niem. par. Orla 628 t z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Rurik 259 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg). łot. par. Biruta 1091 t. z Rotterdamu próżny (Voigt, Alldag), szw. par. Gustafsberg 775 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), gdański par. Marie Siedler 221 t. z Kłajpedy próżny (Artus), gdański par. Weichsel 410 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, b. skład węgla mar.), norw. żagl. z mot. Sneklokken z Arendalu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Weltondale 442 t. z Peterhead ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), łot. par. Venta 1156 t. z Londynu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Primus 363 t. z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold), niem. par. Minna Cords 551 t. z Kjöge próżny (Prowe).

Na wyjściu:

16 sierpnia: ang. par. Bombardier 259 t. do Lowestoftu z drzewem (Voigt), szw. par. Orania do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Kokness 1044 t. do Kotki z węglem (Voigt), łot. par. Kaupo 1458 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Nordsee do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt).

16 sierpnia: polski hol. Górnik do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Stegeborg 1146 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), norw. par. Egeria 88 t. z Fredrikstadu z węglem (Reinhold), niem. par. Bonus 519 t. do Sztokholmu z pszenicą (Prowe), duń. par. Freja 719 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Umeaelf 550 t. do Londynu z drzewem (Voigt), duń. par. Taarnholm 839 t. do Grimsby z drzewem (Bergenske), niem. par. Alsen 538 t. do Pargasu z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Tyr 430 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

17 sierpnia: szw. par. Sven 196 t. z Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Elektra 796 t. z Bremy z towarem (Wolff), norw. par. Korsvik z Królewca próżny (Wolff, niem. par. Hernia 332 t. z Wicku ze śledźmi (Reinhold), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z towarem (Ellerman i Wilson), franc. par. Nicolas Jean 1182 t. z Boulogne próżny (Morry), łot. par. Kandawa 1170 t z Gandawy próżny (Voigt).

17 sierpnia: szw. par. Elsie 840 t. do Londynu próżny (Behnke i Sieg, Alldag), norw. par. Ara 557 t. z Bergen z towarem (Bergenske, kolej nadw.), niem. żagl. z mot. Orion 83 t. z Elbląga próżny (Ganswindt, kolej nadw.), niem. mot. Odin 1004 t. z Kopenhagi z samochodami (Hartwig, wolna strefa), łot. żagl. Estland 146 t. z Plymouth z żelastwem (Westerpl.), szw. par. Ymer 601 t. z Kłajpedy próżny Behnke i Sieg), norw. mot. Bob 269 t. z Szczecina próżny (Bergenske), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), duń. par. Jacobsen 740 t z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Claus 152 t. z Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. Elin 369 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff).

Na wyjściu:

17 sierpnia: szw. par. Pan 658 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. hol. Fairplay XIV. z licth. cyst. Teodor 658 t. do Rouen z olejem maszynowym (Baltoil), holend. żagl. z mot. Antje do Królewca z cementem jako z portu ukrycia (Bergenske), duń. par. Vendia 627 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Brunhilde 863 t. do Randersu z węglem (Voigt).

17 sierpnia: szw. par. Elsie 826 t. do Koldingu z węglem (Reinhold), niem. par. Lotte Halm 644 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Ragnar 430 t. do Malmö z węglem (Bergenske), niem. par. Hoffnung 226 do Hull z drzewem (Lenczat), gdański par. Hammonia 658 t. do Korsör z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Ulf 747 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Korsöru z węglem (Prowe), gdański par. Prosper 410 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Bacchus 362 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Kullen 276 t. do Dallus z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Sven 169 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), szw. par. Ingarö 1138 t. do Norrjöpingu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Liti Larsen 348 t. do Goolo z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Robert Maersk 789 t. do Londynu z drzewem (Bergenske).

Na wejściu:

18 sierpnia: niem. par. Consul Cords z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Rival 353 t. z Kilonji próżny (Reinhold), szw. par. Billerud 118 t. z Karrebäksminde próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Bellis 230 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Ira z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Vardeffjell z Kołobrzegu próżny (Artus), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), ang. par. Crofter z Rudkjöbingu próżny (Reinhold).

18 sierpnia: norw. par. Delaware 2787 t. z przez Kopenhagę z tytoniem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Lisa 59 t. z Elbląga próżny (Artus), niem. par. Hildegard 770 t. z Szczecina próżny (Reinhold), gdański par. Pregel 196 t. z Svanake próżny (Behnke i Sieg), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. z Vejle próżny (Scharenberg, b. skład węgla mar.), franc. par. Emmy L. D. 1882 t. z Stratoni z rudą żelazną (Morry), duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny Reinhold), niem. par. Freya 826 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Patrick 333 t. z Królewca z celulozą (Lenczat), niem. par. Harald 367 t. z Helsingöru próżny (Bergenske).

Na wyjściu:

18 sierpnia: duń. par. Victorja 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), gdański par. Marie Siedler 221 t. do Dolarö z węglem (Artus).

18 sierpnia: łot. par. Lia do Rygi z węglem (Reinhold), niem. par. Commercial 286 t. do Rotterdamu z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Hernia 331 t. do Lipawy z resztą ładunku śledzi (Reinhold), norw. par. Okso 107 t. do Fredrikstadu z węglem (Reinhold), franc. par. Député Pierre Coujon 1182 t. do Bordeaux z węglem (Morry), szw. par. August 342 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg),ang. par. Murie S. 981 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Rezerv 1014 t. do Gefle z węglem (Bergenske), fiński par. Aegir 457 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), łot. par. Latvis 798 t. do Rygi z węglem (Artus), ang. par. Lochee 869 t. do Tynedocku z drzewem (Shaw, Lovell), norw. par. Agdir 155 t. do Ballinu z drzewem (Lenczat), ang. par. Weltondale 440 t. do Królewca ze śledźmi (Behnke i Sieg), niem. par. Orla 628 t. do Parnawy z towarem (Nordd. Lloyd), niem. żagl. z mot. Adalbert 97 t. do Odense z węglem (Artus), duń. par. Taarnholm 839 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), niem. mot. Odin 1004 t. do Kopenhagi próżny (Hartwig).

Na wejściu:

19 sierpnia: szw. hol. Holger z licht. Hallsta III 473 t. z Stralsundu próżne (Polsko-Skand.), niem. par. Gotenburg 196 t. z Królewca próżny (Scharenberg), duń. par. Hjortholm 848 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Esther 254 t. z Odense próżny (Reinhold), niem. par. Pomerania 154 t. z Królewca próżny, niem. żagl. z mot. Alma 65 t z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. hol. Karl Kiehn z licht.Irene Kiehn, Wilma Kiehn i Theo Kiehn z Szczecina próżne (Artus), norw. par. Ragnwald Jarl 1090 t. z Tolkis z celulozą (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Dublina z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Riga 571 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kolej nadw.), szw. par. Fingal 169 t. z Kilonji próżny (Polsko-Skand.), lit. par. Stephanie 347 t. z Lubeki próżny (Lenczat, kolej nadw.), ang. par. Arcadian 6992 t. z Helsingforsu z pasażerami i towarem (Danz. Schiff. K.) niem. żagl. z mot. Jupiter 63 t. z Królewca próżny (Ganswindt), duń. par. Danhild 815 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), norw. par. Buhlhaug 741 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Aegier 753 t. z Göteborga próżny (Bergenske, Westerpl.).

19 sierpnia: niem. par. Ymir 2422 t. z Lulea z rudą (Behnke i Sieg), niem. par. Sturman 1028 t. z Bjorke z drzewem (Behnke i Sieg), niemł par. F. W. Fischer 601 t. z St. Nazaire z żelastwem (Behnke i Sieg), gd. par. D. Siedler 256 t. z Szczecina próżny (Reinhold), fr. par. Iussac 865 t. z Bordeaux z towarem (Worms i Co.), szw. par. Amazone 378 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Norman 450 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

19 sierpnia: szw. par. Gota 674 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), gdański par. Weichsel 601 t. do Olmsundu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Minna Cords 552 t. do Gjedseru z węglem (Prowe), duń. żagl. z mot. Kastor 93 t. do Soby z węglem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Sophie 69 t. do Struer z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Greta 53 t. do Landskrony z węglem (Bergenske). norw. par. Patrisk 333 t. do Ellesmereportu z celulozą i towarem (Lenczat), niem. żagl. z mot. Wilhelm 89 t. do Sztokholmu z cementem (Ganswindt), norw. par. Furulund 741 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Delaware 2787 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), szw par. Wira 252 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Gustaf Wasa 978 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), ang. par. Kowno 1477 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), duń. par. Elsborg 954 t. do Londynu z drzewem (Bergenske). duń. par. Danevirke 645 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), ang. par. Speedfast 1102 t. do Kardyfu z drzewem (Danz. Schiff K.), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. do Veyle z melasą (Scharenberg), lit. par. Stephanie 437 t. do Abo próżny (Lenczat), szw. mot. Olof 124 t. do Halmstadu z solą potasową (Bergenske).

19 sierpnia: niem. par. Ester 254 t. do Domsjo próżny (Reinhold), niem. par. Seemoos 242 t. do Sundsvallu próżny (Reinhold), niem. żagl. z mot. Orion do Gefle z cementem (Ganswindt), niem. hol. Kare Kiehn do Helsingborga próżny (Artus), niem. par. Sankt Gertrud 211 t. do Aarhus z drzewem (Lenczat i Co), norw. par. Cyna 376 t. do Manchestru z drzewem (Shaw Lovell), niem. par. Riga 571 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Thor Hals) norw. par. Vardefjell 485 t. do Christinehamnu z węglem (Artus).

Na wejściu:

20 sierpnia: polski hol. Sambor 14 t. z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), ang. par. Weltondale 440 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Holland 719 t. z Aarhus próżny (Bergenske, b. port ces.), norw. par. Sarpen 680 t. z Sarpeborga próżny (Polsko - Skand.). szw. par. Kjell 687 t. z Vasteras próżny (Westerpl.), niem. żagl. z mot. Anneliese Rethgen z Ipswich z żelastwem ,Thor Hals, basen Holmu), norw. par. Anjer 3738 t. z Habany z żelastwem (Schenker, kolej nadw.), ang. par. Areta z Hamburga próżny (Danz. Schiff. K.), duń. żagl. z mot. Aage 58 t. z Malmö z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), polski par. Toruń 1122 t. z Nakskov próżny (Warta).

20 sierpnia: duń. mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), niem. par. Drossel 552 t. z Królewca z towarem (Nordd. Lloyd), est. par. Valve 206 t. z Szczecina próżny (Reinhold), niem. par. Stor 348 t. z Aarhus próżny (Adolf Voigt), niem. par. Brake 336 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Borghild 431 t. z Nykjöpingu próżny (Danz. Sch. Kontor), niem. par. Woglinde 1193 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. z Garston z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. par. Egon 291 t. z Tallinu z towarem (Reinhold), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Aalborga próżny (Artus), hol. mot. Vivele 220 t. z Londynu z żelastwem (Danz. Sch. Kontor), szw. par. Hild 725 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), norw. par. Borvold 339 t. z Stege próżny (Behnke i Sieg), belg. hol. Elsie 4 z Gdyni próżny (Schichau), niem. par. Finnland 246 t. z Sönderborga próżny (Adolf Voigt).

Na wyjściu:

20 sierpnia: duń. par. Slesvig 864 t. do Garstonu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Hildegard 770 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), duń. par. Tyra S. 705 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske), ang. par. Minorca 543 t. do Leith z towarem (Reinhold), łot. par. Viesturus 338 t. do Saxköpingu z węglem (Artus), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Elsie 826 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gustafsberg 775 t. do Gustafsbergu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Billerud 118 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.).

20 sierpnia: szw. par. Bellis 229 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Sirius 467 t. do Wenersee z węglem (Aarhus), niem. żagl. z mot. Lisa 59 t. do Ebeltof z węglem (Artus), niem. par. Dione 657 t. do Gdyni próżny (Bergenske), niem. par. Elektra 349 t. do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Gothenburg 196 t. do Tarnborga z podkładami (Scharenberg), łot. par. Kandava 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem par. Klaus 153 t. do Szczecina z drzewem (Prowe), niem. par. Heinrich 308 t. do Kilonji z towarem (Prowe), duń. mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), ang. par. Arcadian 6892 t. do Hamburga z pasażerami (White Star Line), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Lübeck 2144 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Margit 1025 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), norw. par. Ara 557 t. do Malmö z towarem (Bergenske), łot. par. Biruta 1091 t. do Haynaschi z węglem (Voigt), niem. par. Sturmann 1028 t. do Flensburga z drzewem (Behnke i i Sieg).

Na wejściu.

21 sierpnia: duń. żagl. z mot. Charlotte 56 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), gdański par. Balticum 364 t. z Hobro próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Teutonia 768 t. z Göteborga próżny (Danz Schiff. K.), niem. hol. Gladiator z licht. polską Jurek 643 t. z Holbak próżne (Wisła-Bałtyk, Westerpl.), gdański par Etzel 593 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), duń. par. Estonia 3920 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), gdański par. Mottlau 430 t. z Rotterdamu z częściami do budowy okrętów (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

21 sierpnia: niem. par. Hansa 612 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), szw. par. Disa 94 t. do Ystadu z węglem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Alma 65 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. do Verkebäku z węglem (Thor Hals), szw. żagl. z mot. Leopold 57 t. do jeziora Vänern z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Emma Wendig 56 t. do Rönne z węglem (Bergenske), ang. mot. Wulsty Castle 2184 t. do Corpus Christi z szynami kolejowemi (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i pocztą (Reinhold), norw. par. Gulhaug do Bergen z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu:

22 sierpnia: duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske).

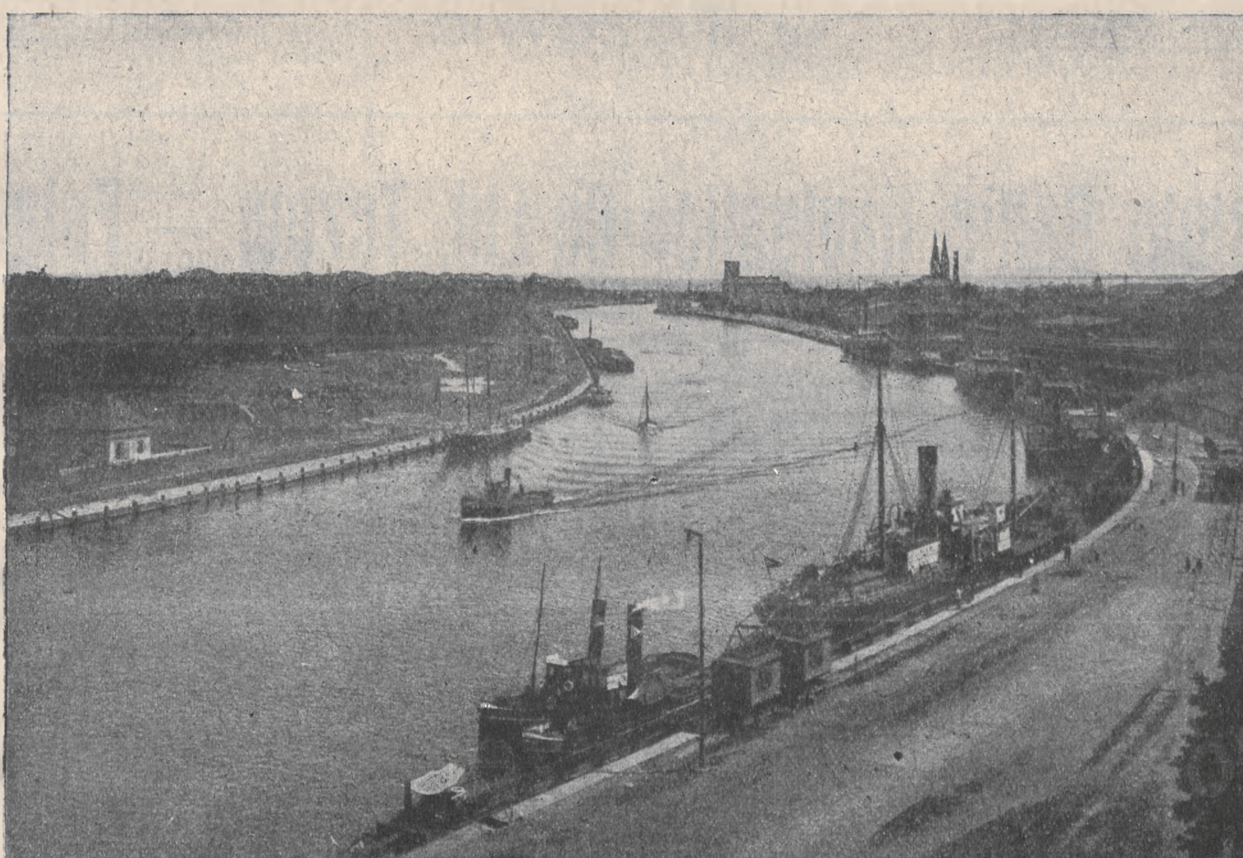
Na wyjściu:

22 sierpnia: szw. par. Amazone 378 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.).

PORT GDAŃSKI

w liczbach

Port wwozowy dla Polski i Wolnego Miasta Gdańska.
Największy port wywozowy w Europie dla drzewa i nad Bałtykiem dla węgla i olei mineralnych.
Najtańszy port tranzytowy dla Czechosłowacji, Rumunji i Rosji.



Urządzenia portowe:

Linja brzegowa w porcie	28.980 m.
Powierzchnia wodna portu morskiego	200 ha.
Powierzchnia wodna portu rzecznego	685 ha.
Głębokość w porcie morskim	8—10 m.
Lądowe place składowe	1.900.000 m²
Place składowe wodne (dla drzewa)	2.500.000 m²

Dźwigów poruszanych elektrycznie do 10 ton nośności	46
w tej liczbie w posiadaniu Rady Portu	32
Specjalnych kranów dla przeładunku rudy	10
Kranów pływających	2
Szopy i magazyny zajmują powierzchnię	191.000 m²
Śpichrze z urządzeniami automatycznemi do przeładowania zboża i cukru mają pojemn.	160.000 ton
Cysterny dla produktów naftowych mają pojemność	89.965 ton

Ruch portowy w roku 1926

Na wejściu i wyjściu było 11.870 statków morskich z 6.828.320 t. r. netto

Ruch towarów w roku 1926

Wwóz towarów morzem: 640.696 ton, wywóz towarów morzem: 5.659.605 ton

Ruch osobowy w roku 1926

Przyjechało i wyjechało pasażerów 76.725

Zarząd: Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku

Gdańsk Neugarten 28-29.

Towarzystwo Żeglugi Morskiej

Żegluga Wisła - Bałtyk

ul. Sambora 14. w Tczewie ul. Sambora 14.

Vistula Baltic Navigation Co Ltd. Tczew — Poland

Własny tabor morski w ilości 6 holowników morskich i 14 lichtug morskich o ogólnej nośności 10.500 DW. Własne urządzenia morsko-portowe w Tczewie

Port Morski i Rzeczny Tczew

najdogodniejszy punkt przeładunkowy z
kolei na lichtugi morskie i odwrotnie.

Dostępny dla lichtug do 800 ton nośności, o zagłębieniu do 3,2 metra
W ujście Wisły wchodzić mogą statki do 5,5 metra zagłębienia.
Przystanie prywatne z bocznicami kolejowemi.
Przystań pasażerska dla ruchu morskiego.
Największy przymorski węzeł kolejowy.

Zdolność przeładunkowa dla węgla: obecna 1800 ton
na dobę, — od 1. sierpnia 3.000 ton na dobę.

Odległość kolejowa od Warszawy 362 km., G. Śląska 600 km., Poznania 282 km.

Nowiny żeglarskie.

Jeszcze wypadek niedokładnych pomiarów na Bałtyku. W całej strefie wschodniej Bałtyku pomiary są niewystarczające, lub zbyt rzadko powtarzane. W tych dniach w wodach estońskich parowiec rządowy Pirita przy jasnej pogodzie natknął się w Monsundzie w pobliżu wyspy Sargholm na kamienie. Przypuszczają, iż w ostatnich latach głębokie miejsce wjazdu na skutek zapiaszczenia przesunęło się o jakieś 300—400 metrów ku północy. Estoński parowiec pomiarowy Loot został wysłany dla przeprowadzenia nowych pomiarów w Monsundzie.

Nowe światła w Gdyni. Podaje się do wiadomości, iż na końcach budującego się w awanporcie falochronu, ustawione są białe ognie migawkowe i codzień wskutek postępowania robót, lampy te są przesuwane na końcach.

Sprawy prawniczo-morskie.

Ładowanie drzewa w Finlandji i Szwecji.

Według zwyczajów panujących w portach fińskich ładujący mają prawo żądać wynagrodzenia za zajęcie lichtug portowych i wagonów kolei jeśli są one niezaładowane i muszą oczekiwać więcej niż 3 dni od daty w której statek zameldował swoje przybycie, wypadki siły wyższej jednak zwyczajowo są uwzględniane; w każdym wypadku zaleca się zbadać czy kapitan (armator) jest odpowiedzialny za spóźnienie powstałe po zgłoszeniu przybycia i czy opóźnienie się można odprowadzić pod klauzulę działania siły wyższej. Baltic and International Marine Conference tylko częściowo uznaje ważność tych zwyczajów portowych Finlandji, przedewszystkiem dlatego, że w ostatnich czasach powstało wiele nowych punktów wywozu drzewa, a prawidła i zwyczaje tych portów są ustanowione jedynie przez handlujących drzewem, i przy tem wyłącznie we własnym interesie.

Ogólnie biorąc doświadczenie wykazało, że te zwyczaje nie mają mocy prawnej, szczególnie w wypadkach, gdy wchodzą poza zakres klauzul umowy frachtowej, lub gdy ustanawiają zmiany w granicach poszczególnych wypadków uznanych w kontrakcie. Jedynym wyjątkiem, kiedy zwyczaje te uważać można za mające moc prawną jest wyżej wymienione prawidło o trzech dniach oczekiwania od chwili załadowania. Liczne wyroki sądowe w portach fińskich potwierdzają ważność tego prawidła. O ile wykrywała się niedbałość w określeniu prawdopodobnego dnia przybycia, lub gdy odnajmujący statek nie zanotowali na czas spóźnienia przybycia wyroki sądowe nakładały kary bardzo poważne, jak np. 3—5 marek fińskich za standard i dzień po trzech dniach oczekiwania bez kary. Jak twierdzi Baltic and International Marine Conference kalkulacja tych kar układana jest bezapelacyjnie i ma charakter jakgdyby podatku i niezależny od wysokości kosztów powstałych ze spóźnienia.

Sądy nie chcą wglądać czy żądana kara jest sprawiedliwa. B. I. M. Conference nie uznaje słuszności tego zwyczaju, gdyż stanowi on właściwie część kontraktu między frachtującym a armatorem, którego klauzule nie zaznaczają wyraźnie co nastąpi jeśli armator nie da zawiadomienia w należytej porze o przybyciu statku. Kary pozakontraktowe za spóźnienie się Baltic Conference uważa za tak samo śmieszne jak nagrody pozakontraktowe, którebyudzielano za ładowanie szybsze aniżeli zwyczaje portowe określają.

Baltic Conference zaleca jednak armatorom trzymać się prawidła o dokładnem zawiadomieniu o czasie przybycia. Przy ładowaniu w paru portach Finlandji i Szwecji armator odczuwa dotkliwie te przesadne kary i powinien ich przedewszystkiem w normalnej drodze unikać, nie dając do nich powodu, lecz nawet gdy jest powód należy uporczywie bronić swych praw, pamiętając, że ładujący drzewo wkładają armatorowi często nieprawnie i przesadnie wysokie koszta karne.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

SZWECJA.

Udoskonalenie przeładunku rudy w Narviku. Przy eksporcie szwedzkim rudy przez niezamarzający port norweski Narvik mają być wprowadzone nowe ulepszenia przeładunkowe w tym porcie. Polegają one głównie na wprowadzeniu nowego systemu centralnego ogrzewania dla roztopienia zmarzniętej na wagonach rudy w zimie, który ma być o wiele tańszy niż dotychczasowy system roztapiania rudy.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w lipcu. W lipcu 1927 zawinęło do portu Antwerpji 957 statków morskich o łącznej ładowności 1 971 749 ton r. n. w tem 11 żaglowców o ł. ład. 4 296 ton r. n.

W tymże miesiącu roku 1926 cyfry te przedstawiały się następująco: 979 statków i 1 941 744 ton, w tem 15 żaglowców i 3 848 ton. Tonaż powiększył się więc o 70 005 ton. W siedmiu pierwszych miesiącach roku ruch wzrósł o 465 statków i 796 287 ton. Średni tonaż statku w lipcu wynosił 2 060 ton.

Wśród statku na wejściu było 418 angielskich, 151 niemieckich, 71 belgijskich, 59 holenderskich, 51 francuskich, 44 norweskie, 40 duńskich, 39 szwedzkich, 15 amerykańskich, 17 fińskich, 11 włoskich, 10 japońskich, 10 greckich, 5 brazylijskich, 4 łotewskie itd.

Przebudowa motorowca cysternowego na poruszenie parowe. Motorowiec Oilvigore do przewozu ropy, należący do armatora Rappaporta w Londynie został przebudowany w Antwerpji na poruszanie parowe (otrzymał kotły i maszyny tłokowe). Statek zbudowany został w roku 1917 w Ameryce i miał początkowo jeden motor spalinowy, następnie dodano mu drugi dla zwiększenia szybkości, lecz wynik był niezadawalniający. Statek ma 3 254 tony brutto. Z wypadku powyższego oczwiście nie można wywnioskować czegokolwiek na niekorzyść poruszania motorami spalinowemi.

FRANCJA.

Wynik pierwszej podróży „Ile-de-France“. Nowy parowiec Compagnie Generale Transatlantique, linjowiec „Ile-de-France“, który opuścił Hawre w dniu 22-go lipca, godz. 16-tej i Plymoath 23-go lipca o godz. 14-ej przybył pomyślnie do Nowego Yorku 28 lipca o godz. 11-ej. Średnia szybkość wyniosła 23 węzły. (Podczas jazdy próbnej uzyskano 24 węzły).

Specjalne zainteresowanie na „Ile-de-France“ wzbudzają urządzenia dla hydroplanów, które w ilości trzech będą się znajdowały na pokładzie statku. Urządzenia te mają być wykończone w najbliższej przyszłości. Hydroplany będa odlatywały z „Ile-de-France“ gdy statek będzie się znajdował w odległości 2 dni jazdy od Hawru lub Nowego Yorku. Mają one umożliwić skrócenie podróży tym z pasażerów, którym zależy na pośpiechu.

HISZPANJA.

Nowa bandera hiszpańskiej floty handlowej. Od 1 stycznia 1928 roku dotychczasowa bandera hiszpańskiej floty handlowej zostanie zamieniona na nową. Dotychczasowa jest koloru żółtego z dwoma podłużnemi czerwonemi pasami, przyczem środek, góra i dół są żółte. Nowa będzie posiadała u góry i dołu dwa węższe pasy czerwone, środkowy zaś szerszy-żółty.

ANGLJA.

Wynalazek w dziedzinie szybkiego ładowania węgla. Inż. S. W. Richards i p. Cambell F. James z Cardiffu zgłosili w ang. urzędzie patentowym wynalazek mogący wywołać przewrót w całym systemie ładowania węgla na statki.

Według ich oświadczenia przy zastosowaniu aparatu szybkość załadowania wzrośnie do 1 200 ton na godzinę w porównaniu z obecnym maximum wynoszącem 300 ton (?). Wynalazek ma być poddany próbom na Great Western Railway i w wypadku osiągnięcia pomyślnych wyników znajdzie bezwątpienia szerokie zastosowanie we

wszystkich portach węglowych.

Rekordy sezonu. Parowiec „Majestic" w ostatniej podróży z Nowego Yorku do Southamptonu przywiózł 2 472 pasażerów, co stanowi tegoroczny rekord w pasażerskim ruchu okrętowym.

W dniu przybycia „Majestic" wyszły w podróż 4 parowce towarzystwa Cunard Line: „Aquitania", „Coronia", „Scythia" i „Antonia" o łącznym tonażu około 100 000 ton.

Alarmowe radjo-automaty. Ostatnio przez Marconi Company i Radio Communication Company zostały zatwierdzone dwa typy alarmowych radjoaparatów przeznaczonych dla obsługi statków morskich. Aparaty te uprzednio zostały wypróbowane przez angielską Dyrekcję Poczt. Służą one do automatycznego rejestrowania na okrętowej stacji odbiorczej sygnałów o niebezpieczeństwie nadawanych z innych okrętów na morzu.

W ciągu najbliższych dwunastu miesięcy angielskie statki pasażerskie idące zagranicę i mające na pokładzie ponad 50 osób będą zaopatrzone w jeden z tych aparatów. Również statki żeglugi przybrzeżnej pozostające w podróży między portami ponad 8 godzin i przewożące 50 lub więcej osób otrzymają wymienione radjoautomaty..

STANY ZJEDNOCZONE.

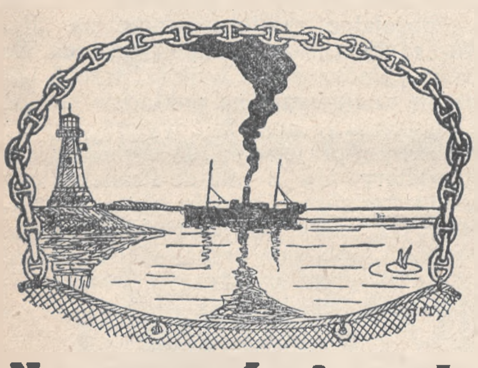
Czyszczenie dna okrętu. Ciekawy sposób oddziaływania słodkiej wody na roślinność osiadającą na dnie statku, jako rezultat pływania w słonych wodach, podaje „Panama Canal Record".

Statek amerykański „Argonne", który nie był w suchym doku od 14 miesięcy i dno jego, jak stwierdzono, zostało pokryte grubą warstwą narostów, muszel i innych żyjątek morskich, zostało poddane obserwacji w dokach od 29 kwietnia do 8-go maja podczas postoju na kotwicy w słodkiej wodzie jeziora Gatun.

30 kwietnia odpadły wodorosty, a w pięć dni potem, 4-go maja, również życie zwierzęce zaczęło maleć i muszle opróżniły się z żyjątek prawie zupełnie.

9-go maja s/s „Argonne" wyszedł w morze udając się w trzydniową podróż do West Indian Port.

Po przybyciu statku na miejsce nastąpiły oględziny, które wykazały, że 90 % wodorostów i żyjątek odpadło, pozostawiając kadłub na tyle czystym, że można było zacząć malowanie. Stwierdzono, że oczyszczenie kadłuba przez działanie słodkiej wody wynosiło 75 % tego, jakie dałoby się osięgnąć przez wprowadzenie i czyszczenie w suchym doku.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

10 sierpnia:
szw. par. Robur 578 do Sztokholmu,
niem. par. Anneliese 420 do Abo.
11 sierpnia:
pol, par. **Katowice** 1 108 do Trelleborga.
12 sierpnia:
gd. licht. Danzig I 579 do Fredrikshavnu,
gd. licht. Danzig II 596 do Mariageru,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Nakskov.
13 sierpnia:
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
15 sierpnia:
austr. mot. Donau 261 do Halmstadu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 12 851 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

19 sierpnia:
pol. licht. **Stefek** 392 i
niem. licht. D. W. 701 382 do Aabenraa,
pol. licht **Benek** 369 i
pol. licht. **Wojtek** 377 do Trangsundu,
pol. licht. **Antek** 370 i
pol. licht. **Bronek** 373 do Karlstadu.
20 sierpnia:
pol. licht. **Alek** 361 i
pol. licht. **Bolek** 369 do Sztokholmu.
23 sierpnia:
pol. licht. **Felek** 382 i
pol. licht. **Franek** 382 do Karlstadu.
24 sierpnia:
pol. licht. **Wacek** 382 i
pol. licht. **Edek** 352 do Lemoigu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 900 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

10 sierpnia:
szw. par. Aegir 753 do Göteborga,
szw. par. Castor 407 do Sölvesborga,
norw. par. Wendla 303 do Breviku,
norw. par. Spero 568 do Kopenhagi.
11 sierpnia:
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi,
niem. par. Stadt Stolp 147 do Randersu,
austr. żagl. z mot. Kärnten 134 do Halmstadu,
niem. żagl. z mot. Erich Arnholz 108 do Aarhus.
12 sierpnia:
szw. par. Sture 191 do Vänern,
niem. par. Marta Schröder 344 do Nyborga,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
szw. par. Amazone 378 do Malmö.
13 sierpnia:
pol. licht. **Jurek** 634 do Halbecku,
niem. par. Teutonia 768 do Halmstadu,
łot. par. Kalpaks 1 182 do Kotki,
niem. par. Mineral 309 do Stide,
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi,
duń. par. Frieda 1 270 do Göteborga.
14 sierpnia:
fin. par. Alexa 371 do Helsingforsu,
niem. par. Faro 720 do Helsingforsu,
gd. par. Balticum 364 do Hobro,
szw. par. Oddevold 663 do Västeras.
15 sierpnia:
szw. ż. z mot. Elin 69 do Landskrony,
duń. żagl. z mot. Laura 59 do Hagsenör,
duń. żegl. z mot. Anna 54 do Soby,
pol. par. **Kraków** 1 121 do Vallviku,
łot. par. Kurland 428 do Gjedser,
szw. par. Verdandi 274 do Falkenbergu,
wł. par. Alga 1 745 do Genui.
16 sierpnia:
łot. par. Kaupo 1 457 do Sztokhlomu,
norw. par. Egeria 88 do Fredrikstadu,
szw. par. Orania 1 084 do Gefle,
łot. par. Kokness 1 044 do Kotki,
niem. par. Alsen 538 do Pargasu,
szw. par. Tyr 430 do Oslo.
17 sierpnia:
szw. par. Pan 658 do Malmö,
duń. par. Bothal 1 223 do Kopenhagi,
duń. par. Vendia 627 do Kopenhagi,
szw. par. Elsie 826 do Kołobrzegu,
niem. par. Brunhilde 683 do Randersu,
szw. par. Ragnar 430 do Malmö,
gd. par. Hammonia 658 do Korsoer,
niem. par. W. C. Frohne 189 do Korsoer,
gd. par. Prosper 410 do Malmö,
szw. par. Kullen 276 do Dallus,
szw. par. Ingarö 1 133 do Norrköpingu.
18 sierpnia:
duń. par. Viktoria 1 160 do Kopenhagi,
gd. par. Marie Siedler 221 do Dollarö,
łot. par. Lia do Rygi,
norw. par. Oksö 107 do Fredriksstadu,
fr. par. Depute Pierre Goujon 1 182 do Bordeaux,
szw. par. August 342 do Malmö,
szw. par. Reserv 1 014 do Gefle,
łot. par. Latvis 798 do Rygi,
niem. ż. z mot. Adalbert 97 do Odense.
19 sierpnia:
szw. par. Göta 674 do Sztokholmu,
gd. par. Weichsel 601 do Olmsundu,
niem. par. Minna Cords 552 do Gjedser,
duń. żagl. z mot. Castor 53 do Söby,
duń. par. Sophie 69 do Struer,
szw. ż. z mot. Greta 53 do Landskrony,
norw. par. Furulund 741 do Ystadu,
szw. par. Wira 252 do Ystadu,
szw. par. Gustaf Wasa 978 do Sztokholmu,
norw. par. Vardefjell 485 do Christinehamnu,
szw. par. Bellis 229 do Ystadu,
szw. par. Sirius 467 do jez. Vänern,
niem. ż. z mot. Lisa 59 do Ebeltofu,
łot. par. Kandawa 1 170 do Rygi,
łot. par. Biruta 1 091 do Hainaschi,
niem. p. Hildegard 770 do Helsingforsu,
łot. par. Viesturs 338 do Saxköpingu,
szw. par. Elsie 826 do Gefle,
szw. par. Gustafsberg 775 do Gustafsbergu,
szw. par. Billerud 118 do Kalmaru.
21 sierpnia:
niem. par. Hansa 612 do Helsingforsu,
szw. par. Disa 430 do Ystadu,
szw. żagl. z mot. Lilian 70 do Verkebäk,
szw. żagl. z mot. Leopold 57 do jez. Vänern,

niem. żagl. z mot. Emma Wendig 56 do Rönne,
norw. par. Gulhang 725 do Bergen.
Statki powyższe wywiozły łącznie 103 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

10 sierpnia:
norw. par. Boku 394 do Newcastle,
ang. par. Cyrille Daneels 839 do Grangemouth,
niem. par. Arnold Köpke 430 do Amsterdamu.
11 sierpnia:
szw. par. Aspö 717 do Londynu,
niem. par. Ortlinde 671 do Ostendy,
niem. par. Fortuna 1 670 do Prestonu,
ang. par. Therese 607 do Birkenhead,
duń. par. Hintsholm 876 do Liverpoolu.
12 sierpnia:
norw. par. Rolf Jarl 1 118 do Westhartlepoolu,
norw. par. Jotun 308 do Aberdeen,
norw. par. Svanholm 322 do Tynedocku,
niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Gandawy,
duń. par. Lise 718 do Londynu,
niem. p. Otto Cords 494 do Newcastle,
duń. par. Lilly 524 do Goole,
wł. par. Maria 308 do Antwerpji,
ang. par. Gladstone 495 do Hullu.
13 sierpnia:
gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 do Gandawy,
niem. par. Luleaelf 549 do Newcastle,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
hol. mot. Fridius 311 do Hullu,
niem. par. Christian 373 do Antwerpji,
niem. par. Flosshilde 563 do Antwerpji,
hol. par. Odysseus 606 do Amsterdamu,
duń. par. Feddy 546 do Hullu,
łot. par. Auseklis 720 do Antwerpji,
duń. par. Gautatir 674 do Londynu.
14 sierpnia:
niem. par. Elbing II 350 do Rotterdamu.
15 sierpnia:
duń. par. Maj 524 do Lowestoftu,
niem. par. Nordafrika 1 242 do Kardyfu,
szw. par. L. Peyron 694 do Hullu.
16 sierpnia:
duń. p. Stegeborg 1 146 do Tynedocku,
duń. par. Freya 719 do Londynu,
niem. par. Umeaelf 550 do Londynu,
ang. p. Bombardier 259 do Lowestoftu.
17 sierpnia:
niem. par. Lotte Halm 644 do Gandawy,
niem. par. Hoffnung 220 do Rhyl,
niem. par. Liti Larsen 349 do Goole,
duń. p. Robert Maersk 789 do Londynu.
18 sierpnia:
niem. par. Commercial 286 do Rotterdamu,
ang. par. Muric S. 981 do Londynu,
ang. par. Lochee 869 do Tynedocku,
norw. par. Agdir 155 do Ballina,
duń. par. Taarnholm 839 do Liverpoolu.
19 sierpnia:
duń. par. Elsborg 954 do Londynu,
duń. par. Danevirke 645 do Londynu,
ang. par. Speedfast 1 102 do Kardyfu.
norw. par. Eyna 376 do Manchesteru,
szw. par. Karin 196 do Sztokholmu,
niem. par. St. Gertrud 211 do Aarhus,
norw. par. Patrick 333 do Ellesmereportu.
20 sierpnia:
niem. par. Gothenburg 196 do Harburga,
niem. par. Klaus 153 do Szczecina,
duń. par. Margit 1 025 do Londynu,
duń. par. Tyra S. 795 do Manchesteru,
duń. par. Slesvig 864 do Garstonu,
ang. par. Minorca 534 do Grangemouth.
Statki powyższe wywiozły łącznie 141 200 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

10 sierpnia:
austr. żagl. z mot. Donau 261 z Tallinu.
11 sierpnia:
szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 z Sandefjordu.
13 sierpnia:
szw. żagl. z mot. Göta 55 z Göteborga,
niem. par. Hansa 612 z Rouen.
14 sierpnia:
szw. par. Gisa 94 z Malmo,
duń. par. Danefeld 724 z Londynu,
szw. mot. Olof 124 z Simrishamnu.
15 sierpnia:
szw. żagl. z mot. Lilian 70 z Sztokholmu,
niem. żagl. z mot. Fulda 48 z Göteborga.
16 sierpnia:
niem. par. Dione 657 z Rouen,
norw. żagl. z mot. Sneklokken z Arendalu.
17 sierpnia:
łot. żagl. z mot. Estland 146 z Plymouth,
18 sierpnia:
niem. par. Consul Cords 551 z Londynu.
19 sierpnia:
niem. par. Gerda Ferdinand 908 z Dublina,
niem. par. F. W. Fischer 601 z St. Nazaire.
20 sierpnia:
niem. par. Hugo Ferdinand 1 092 z Garstonu,
hld. mot. Fivel 220 z Rochesteru,
niem. ż. z mot. Anneliese Rethgen z Ipswich,
norw. par. Anjer 3 738 z Habany,
duń. żagl. z mot. Aage 58 z Malmö.
21 sierpnia:
duń. żagl. z mot. Charlotte 56 z Rödbyhavnu,
gd. par. Mottlau 430 z Amsterdamu.
Statki powyższe przywiozły łącznie 24 400 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

8 sierpnia:
niem. par. Teutonia 767 z Helsingborga.
11 sierpnia:
szw. par. Oddevold 664 z Västeras,
niem. par. Industria 1 277 z Malmö.
13 sierpnia:
ang. par. Saxelby 2 230 z Huelvy,
szw. par. Göta 674 z Oskarshamnu.
15 sierpnia:
szw. par. Sirius 467 z Otterbaecken.
18 sierpnia:
fr. par. Emmy L. D. 1882 z Stratoni.
19 sierpnia:
niem. par. Ymir 2 422 z Lulea.
Statki powyższe przywiozły łącznie 23 900 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

13 sierpnia:
niem. par. Lübeck 2 144 z Melilli.
15 sierpnia:
niem. par. Gertr. Schünemann 641 z Antwerpji.
19 sierpnia:
fr. par. Lussac 864 z Bordeaux.
Statki powyższe przywiozły łącznie 7 200 ton saletry i tomasówki.

RUCH DROBNICY.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

15 sierpnia:
niem. żagl. z mot. Frida 55 do Helsingforsu,
ang. par. Cero 704 do Rygi.
16 sierpnia:
niem. par. Bonus 519 do Sztokholmu,
ang. par. Baltara 1387 do Lipawy (z pasażerami).
17 sierpnia:
hol. mot. Antje 75 do Królewca,
duń. par. Ulf 747 do Bordeaux,
niem. par. Bacchus 262 do Rotterdamu,
szw. par. Sven 196 do Helsingforsu.
18 sierpnia:
niem. par. Commercial 286 do Rotterdamu (i z drzewem),
niem. par. Hammonia 322 do Lipawy,
fsk. par. Aegir 457 do Helsingforsu,
niem. par. Orla 628 do Parnawy.
19 sierpnia:
norw. par. Patrick 333 do Ellesmereportu (i z celulozą),
niem. żagl. z mot. Wilhelm 89 do Sztokholmu.
norw. par. Delaware 2 787 do Aarhus.
ang. par. Smoleńsk 1 534 do Londynu (i z pasażerami),
ang. par. Baltara 1 387 do Londynu (i z pasażerami),
ang. par. Kovno 1 477 do Hullu (i z pasażerami),
szw. mot. Olof 125 do Halmstadu.
szw. par. Karin 196 do Sztokholmu (i nafta).
20 sierpnia:
niem. par. Electra 349 do Bremy,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi,
niem. par. Hinrich 30 do Kilonji,
niem. par. Eberhard 338 do Hamburga,
szw. par. Rurik 247 do Sztokholmu,
norw. par. Ara 557 do Malmö.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

15 sierpnia:
duń. żagl. z mot. Foraldersminde 57 z Strobystrandu,
fiń. par. Aegir 457 z Helsingforsu (i z pasażerami),
niem. par. Hinrich 308 z Hamburga.
16 sierpnia:
niem. par. Orla 628 z Rotterdamu,
ang. par. Baltara 1 387 z Londynu (i z pasażerami).
17 sierpnia:
ang. par. Kovno 1 477 z Hullu,
norw. par. Ara 557 z Bergen,
niem. mot. Odin 1 104 z Kopenhagi,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi,
niem. par. Claus 153 z Szczecina.
18 sierpnia:
niem. par. St. Gertrud 211 z Lubeki,

norw. par. Patrick 335 z Królewca (i z celulozą).

19 sierpnia:
duń. par. Hjortholm 848 z Liverpoolu,
norw. p. Ragnwald Jarl 1 090 z Tolkis,
ang. par. Baltara 1 387 z Lipawy (i z pasażerami),
niem. par. Riga 571 z Lubeki,
niem. par. St. Jürgen 343 z Lubeki.

20 sierpnia:
niem. par. Drossel 552 z Królewca,
est. par. Valve 206 z Szczecina.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie sierpnia.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 132 186, parafina 595, cement 4 569, oleje 4 697, sól potasowa 1 150, soda 175, sól glauberska 10.

Prod. roślinne: jęczmień 115, owies 437, ow. strączkowe 102, cukier sur. 67, rafinada 25, otręby 38, melasa 100, drzewo 54 782, koniczyna 17, rzepak 125, smoła 138.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 10, jaja 18, bydło żywe 47, skóry 42.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyty 2 040, tomasówko 5 030, kamienie 485, węgiel 460, siarka 13, ruda żelazna 6 800, żeliwo 99, żelazo 46, żelazo i stal (stare) 14 430, maszyny 47.

Prod. roślinne: żyto 1 8[illegible]1, [illegible] lniane siemie 600, żywica i kalafonja 142, oleje 182, ekstrakty garbnikowe 29.

Prod. zwierzęce: smalec 72, śledzie sol. 5 315, tłuszcze 160, skóry sol. 80, wełna sur. 5.

Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej, S. A.

Telefon 106. **Oddział w Tczewie,** ul. Sambora 19. Telefon 106

Transportowanie towarów drogami morskiemi, rzecznemi i lądowemi. Regularna komunikacja własnemi statkami pasażerskiemi i towarowemi Wisłą, Narwią, Wartą i Prypecią.

CENTRALA: Warszawa, Nowy Świat 35.

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	78,00 zł
oraz najnowsze wydania w języku francuskim:	
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane	3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	14,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923	10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922.	8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924.	11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927.	6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

C. HARTWIG Sp. Akc.

Gdańsk Pfefferstadt 1 — Telefon nr. zbiorowy 236 57
Gdynia ul. Portowa — Telefon nr. 25

Adres telegraficzny: Cehartwig

Międzynarodowi Ekspedytorzy i Ajenci Okrętowi

Ekspedycja, Żegluga, Asekuracja, Clenie, Inkaso. własne składy.

Największe przedsiębiorstwo transportowe w Polsce.

Zarząd Główny: w Poznaniu. Oddziały w Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Lwowie, Poznaniu, Warszawie, Wilnie, Zbąszyniu, Międzychodzie.

SKARBOPOL
— Gdańsk —
Eksport węgla
Polskich kopalni Skarbowych na Górnym Śląsku
Skarbopol — Kohlenvertrieb
G. m. b. H.
Töpfergasse 34, Danzig.

Zamiana, zakup i sprzedaż znaczków zagranicznych.
Józef Kopczyński
Tczew, ul. Kościuszki 1.

„Hotel Centralny"
Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16
właśc. Stanisław Klarowski
Wyborna kuchnia. Stare wina.
Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!
Centralne ogrzewanie.

Wyszedł z druku praktyczny i dogodny w użyciu
kalendarz leśny na rok 1927.
pod tytułem
„DARZ BÓR"
nakładem
„PRZEGLĄDU LEŚNICZEGO I RYNKU DRZEWNEGO"
T. z o. p.

Kalendarz ten, formatu kieszonkowego, oprócz ogólno kalendarzowej części, zawiera wszelkie dla leśnika i myśliwego niezbędne wskazówki, różne informacje, tabele, obliczenia, formułki i t. d. oraz notatnik.

CENA w płóciennej trwałej oprawie wynosi 4,25 zł oprócz kosztów przesyłki.

— Zamówienia przyjmuje —
Administracja „Przeglądu Leśniczego i Rynku Drzewnego"
Poznań — Wielkie Garbary 20.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.